Siniša Lajnert

Ivica Halapir

(Hrvatski državni arhiv, Zagreb)

USTROJ I DJELOVANJE DIONIČARSKOG DRUŠTVA MJESNE ŽELJEZNICE VINKOVCI-ŽUPANJA-SAVSKA OBALA U BUDIMPEŠTI (1900-1906)

UDK 656:94(497.5)"1900/1906"
DOI 10.22586/ss.22.1.5
Izvorni znanstveni rad
Primljeno: 29. 11. 2021.

U radu autori s aspekta povijesti institucija obrađuju ustroj i djelovanje Dioničarskog društva mjesne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala u vremenskom periodu od godine 1900., kada je društvo osnovano, pa sve do godine 1906., kada je zajedno s Dioničarskim društvom vicinalne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje udruženo u novo društvo pod nazivom Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica. Sjedište društva, kao i kod većine vicinalnih željeznica, bilo je u Budimpešti. Željeznička pruga Vinkovci-Županja-Savska obala bila je u vlasništvu društva, ali u državnoj eksploataciji, odnosno upravi. Poslove dioničarskog društva obavljali su glavna skupština dioničara, ravnateljstvo i nadzorni odbor. Iako je društvo poslovalo s financijskim dobitkom, po eksploatacijskim i financijskim pokazateljima bilo je među slabijim vicinalnim željeznicama na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije. Nakon udruživanja, novoosnovano društvo predstavljalo je jednu od rentabilnijih privatnih vicinalnih željeznica na tome prostoru.

Ključne riječi: Mjesna željeznica Vinkovci-Županja-Savska obala, željeznica Osijek-Đakovo-Vrpolje, Sjedinjene podravsko-posavske vicinalne željeznice, Austro-Ugarska Monarhija

Uvod

U članku su s aspekta povijesti institucija prikazani rezultati istraživanja ustroja i poslovanja Dioničarskog društva mjesne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala (Vinkovce-Županje-Szávaparti helyi érdekü vasut részvénytár-

saság / Localeisenbahn-Actiengesellschaft Vinkovce-Županje-Save Ufer) u periodu od godine 1900., kada je društvo osnovano u Budimpešti, pa sve do godine 1906., kada je zajedno s Dioničarskim društvom vicinalne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje (Eszék-Djakovár-Vrpoljeer L.-E.-Bahn)[1] udruženo u novo društvo pod nazivom Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica (Dráva-Szávavidéki egyesült helyi érdekü vasutak részvénytársaság / Aktiengesellschaft der vereinigten Lokaleisenbahnen der Drau-Save Gebiete). Pruga društva Vinkovci-Županja-Savska obala (33,4 km) puštena je u promet 30. rujna 1901.[2] U Austro-Ugarskoj Monarhiji pruga društva bila je u eksploataciji Kraljevskih ugarskih (Kr. ug.) državnih željeznica.[3]

[1] Zakonski članak XVIII. kojim se dozvoljuje vicinalna željeznica Osiek-Djakovo-Vrpolje donesen je 27. kolovoza 1906. Navedenim Zakonom, Kr. ug. ministarstvo trgovine ovlašteno je da može izdati dozvolu za parovoznu vicinalnu željeznicu Osijek-Đakovo-Vrpolje, koja se sastojala od pruge koja je išla ogrankom iz postaje Osijek Kr. ug. državnih željeznica preko Đakova do postaje Strizivojna Vrpolje Kr. ug. državnih željeznica te iz teretnog kolosijeka, koji je vodio od Osijeka do obale Drave. Dozvolna izprava za parovoznu vicinalnu željeznicu Osiek-Djakovo-Vrpolje broj 66.086/1906., kao i Nadopunjujući prilog k dozvolbenoj izpravi glede vicinalne željeznice Osiek-Djakovo-Vrpolje broj 66.086/1906. izdani su 18. rujna 1906. Navedenom ispravom dobila je građevna poduzetnička tvrtka Gfrerer, Schoch i Grossmann u Budimpešti koncesiju i preuzela obvezu da će navedenu parovoznu vicinalnu željeznicu izgraditi i dok traje vrijednost koncesijske isprave neprekidno držati u prometu. Rukovanje koncesioniranom željeznicom koncesionar je prenio na Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica. Koncesionar je bio dužan u roku od tri mjeseca osnovati dioničarsko društvo sa sjedištem u Budimpešti. Poslovni jezik društva bio je isključivo mađarski. Trajanje koncesije određeno je na 90 godina, odnosno do 11. rujna 1995. Nakon isteka toga roka željeznica je trebala prijeći u vlasništvo države. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1907.* (Zagreb, 1907), br. 28: 298-299; *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1906.* (Zagreb, 1906), br. 51: 431-444. Opširnije o vicinalnoj željeznici Osijek-Đakovo-Vrpolje vidi Borislav Bijelić, *Đakovo u prijedlozima i projektima željezničkih pruga do 1914. godine* (Đakovo, 2004); Borislav Bijelić, "Đakovo u projektima željezničkih pruga, s posebnim osvrtom na izgradnju pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje", *Scrinia Slavonica* 2 (2002), 442-468.

[2] Vladimir Stehlik, "Postanak i razvitak železnica u Jugoslaviji (s preglednom kartom železničke mreže)", u: *Sto godina železnica Jugoslavije (1849-1949). Zbornik članaka povodom stogodišnjice železnice Jugoslavije*, ur. Blagoje Bogavac (Beograd, 1951), 84, 88. Također, vidi i Hrvatski državni arhiv (dalje: HR-HDA) 757. Obitelj Plavšić-Osijek, Zagreb; 1853.-1964., A Dráva-szávavidéki egyesült helyi érdekü vasutak részvénytársaság, V. évi üzleti jelentése 1910. (V. Geschäftsbericht der aktiengesellschaft der vereinigten localeisenbahnen des Drau-Save gebietes), Budapest, 1911., kut. br. 3. Neki izvori kao datum predaje prometu pruge Vinkovci-Županja-Savska obala spominju 28. rujna 1901. Vidi *Izvještaj o poslovanju Upravnog odbora i o stanju uprave županije Sriemske za upravnu godinu 1901.* (Vukovar, 1902), 107. Također, neki izvori navode da je pruga Vinkovci-Županja otvorena za promet 30. rujna 1901., a Županja-Savska obala tek 6. listopada 1901. (sveukupne dužine 33,358 km). Vidi *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1904.*, XXXVII., Band II. (Wien, 1903), 1007; *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907.*, XL., Band II. (Wien, 1906), 1166-1167.

[3] Dozvolna izprava za izgradnju i promet parovozne vicinalne željeznice Vinkovci-Županje-Savska obala od 24. prosinca 1900., *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1901.* (Zagreb, 1901), br. 19: 224-235.

Navedena pruga, kao i sve ostale vicinalne pruge[4] u ugarskom dijelu Austro-Ugarske Monarhije, građena je temeljem *Zakonskog članka XXXI. o željeznicah mjestnog interesa* od 13. lipnja 1880., te njegove nadopune (*Zakonski članak IV. o preinačenju i nadopunjenju Zakonskoga članka XXXI. od godine 1880. o željeznicah mjestnoga interesa* od 24. veljače 1888.), koji su omogućili privatnom kapitalu gradnju i eksploataciju lokalnih pruga. Željeznička mreža na prostoru Hrvatske i Slavonije dostigla je najveći razvoj upravo onda kada je država odlučila njezinu izgradnju i eksploataciju prepustiti privatnom kapitalu, odnosno ekonomskom interesu (profitu).[5]

Treba napomenuti da je temeljem čl. 66. Hrvatsko-ugarske nagodbe od 8. studenoga 1868., pod teritorij Kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije spadala i Srijemska županija.[6] Pod tu županiju spadala je i pruga Vinkovci-Županja-Savska obala.

Članak se temelji prvenstveno na proučavanju sačuvanoga arhivskoga gradiva koje se nalazi u Hrvatskom državnom arhivu. Osim analize arhivskih izvora, u radu su obrađeni i tiskani izvori te predmetna stručna i znanstvena literatura.

Osnutak Dioničarskog društva mjesne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala

Dana 29. prosinca 1900. održana je u Budimpešti (VI. Nagy János utcza br. 22) konstituirajuća glavna skupština Dioničarskog društva mjestne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala. Nikola A. Plavšić kao koncesionar mjesne željeznice utemeljio je dioničarsko društvo pod nazivom Dioničarsko družtvo mjestne željeznice Vinkovci-Županje-Savska obala. Time su na dioničarsko društvo prenesena sva prava i obveze iz koncesije i drugih pripadajućih isprava. Svrha društva bila je izgraditi i držati u prometu mjesnu željeznicu Vinkovci-Županja-Savska obala, graditi te držati u prometu sve one glavne, pobočne i industrijske željezničke pruge, koje je društvo ubuduće na temelju ugovora ili koncesijske isprave ili posebnim odobrenjem vlade treba-

[4] Vìcinālan, -lna, -lno (lat. *vicinalis*) – obližnji, susjedan; vìcinālnā željeznica – sporedna željeznica za lokalni promet. Vidi "Vìcinālan", u: Bratoljub Klaić, *Rječnik stranih riječi, tuđice i posuđenice* (Zagreb, 2001), 1420. Opširnije o vicinalnim željeznicama vidi Siniša Lajnert, "Ustroj i djelovanje Dioničarskog društva dunavsko-savske vicinalne željeznice u periodu Austro-Ugarske Monarhije", *Scrinia Slavonica* 20 (2020), 191-200.

[5] Siniša Lajnert, "Ustroj i djelovanje Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice u periodu Austro-Ugarske Monarhije", *Časopis za suvremenu povijest* 52, (2020), br. 3, 934.

[6] Zakonski članak o nagodi, koju s jedne strane kraljevine Ugarska, sjedinjena s Erdeljem, s druge strane kraljevine Hrvatska i Slavonija, sklopiše za izravnanje postojavših izmedju njih državnopravnih pitanja od 8. studenoga 1868., *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1868.* (Zagreb, 1877), br. 14: 115-125.

lo graditi, nabaviti ili uzeti u zakup. Poduzeće je trebalo trajati 90 godina, računajući od datuma koncesijske isprave. Društvo je bilo konstituirano onog trena čim je u smislu čl. 13. *Zakonskog članka XXXI*. iz 1880.[7] i u smislu čl. 9. *Zakonskog članka IV*. iz 1888.[8] osigurano ili uplaćeno 30 % temeljne glavnice, čim su bila odobrena Pravila društva od strane Kr. ugarske vlade, te čim je tvrtka protokolirana kod nadležnog Kr. trgovačkog i mjenbenog suda u Budimpešti. Sjedište društva bilo je u Budimpešti, a službeni poslovni jezik mađarski. Društveni oglasi objavljivani su temeljem čl. 7. Pravila u službenom listu *Budapesti Közlöny*, a osim toga prema potrebi u onim listovima, koje je ravnateljstvo odredilo, no svakako i u hrvatskom službenom listu. Temeljna glavnica društva ustanovljena je s nominalnim iznosom od 2.780.800 kruna te se za nabavu ove glavnice izdalo 4113 komada na 200 kruna glasećih temeljnih dionica u ukupnom nominalnom iznosu od 822.600 kruna, i 9791 komad na 200 kruna te na donositelja glasećih prvenstvenih dionica u ukupnom nominalnom iznosu od 1.958.200 kruna. Za pokriće temeljnih dionica (822.600 kruna) služili su: 1. prinosi Kr. ug. ministarstva trgovine: a) za otpremu pošte kroz 50 godina svake godine 5.000 kruna ili u diskontiranoj vrijednosti od 100.000 kruna, b) iz zaklade za promicanje gradnje vicinalnih željeznica u smislu čl. 4. i 7. *Zakonskog članka IV*. iz 1888.[9] kroz 50 godina svake godine 8.000 kruna ili u diskontiranoj vrijednosti od 160.000 kruna; 2. prinos bana Hrvatske, Slavonije i Dalmacije iz Krajiške investicionalne zaklade od 60.000 kruna i 3. prinos Brodske imovne obćine u Vinkovcima od 502.600 kruna. Društvene poslove obavljali su glavna skupština i ravnateljstvo. Sva ona prava koja su u pogledu poslova društva pripadala dioničarima vršena su po ukupnosti dioničara na glavnoj skupštini. Na glavnoj skupštini

[7] Dioničko društvo moglo se ustrojiti onog trena kada se osiguralo ili uplatilo 30 % temeljne glavnice. Vidi Zakonski članak XXXI. zajedničkoga hrvatsko-ugarskoga sabora o željeznicah mjestnog interesa, *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1880.* (Zagreb, 1881), br. 60: 235-239.

[8] Kod osiguranja 30 % temeljne dioničke glavnice za ustrojenje dioničkog društva, trebao se uzeti u obzir i razmjerni dio municipijalnog i općinskog prinosa. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1888.* (Zagreb, 1888), br. 24: 185-191.

[9] Gradnju vicinalnih željeznica mogli su podupirati država, municipiji i općine. Svotu koju je kr. ug. ministar za javne radnje i komunikacije svake godine mogao upotrijebiti za potporu gradnje vicinalnih željeznica ustanovljavalo je zakonodavstvo u državnom proračunu na temelju prijedloga navedenog ministra te u sporazumu s ministrom financija. Za vicinalne željeznice državni proračun se nije mogao opteretiti većom svotom od 300.000 franaka na godinu. Iz ove svote jednoj vicinalnoj željeznici nije se mogla pružiti potpora veća od 1/10 faktične građevne glavnice. Municipiji su mogli podupirati vicinalne željeznice na teret zaklade za javne radnje ili na teret drugih zaklada namijenjenih ovoj svrsi, odnosno na teret svoga imetka ili putem određivanja županijskog odnosno municipalnog prireza. Na isti način mogle su i općine na teret svoga dohotka odnosno imetka ili putem raspisivanja općinskog poreza podupirati vicinalne željeznice. Vidi *Isto*.

pripadalo je svakom dioničaru za svaku pojedinu na 200 kruna glaseću dionicu po jedan glas. Poslove društva obavljalo je ravnateljstvo, koje se sastojalo od najmanje 9, a najviše od 21 člana. U ravnateljstvo su imenovali kr. ug. ministar trgovine i hrvatsko-slavonsko-dalmatinski ban po jednoga člana sve dok su bili u posjedu temeljnih dionica. Ostali članovi ravnateljstva birani su na glavnoj skupštini na vrijeme od tri godine. Barem 2/3 svakog ravnateljstva morali su biti ugarski državljani koji su imali stalno prebivalište u zemljama ugarske krune. Za neposredno obavljanje poslova društva biralo je ravnateljstvo iz svoje sredine egzekutivni odbor, koji se sastojao od najmanje 3, a najviše od 5 članova. Nadzorni se odbor sastojao od najmanje 3, a najviše od 5 članova i jednog člana zamjenika, koji su na glavnoj skupštini birani na tri godine. Društvo se moglo razvrgnuti i prije isteka od 90 godina, ako prestane koncesija, ili ako država otkupi željeznicu. Pravo nadzora Kr. ug. vlade u smislu koncesijske isprave izričito je ostalo na snazi. Izaslani predstavnik vlade imao je pravo ispitati i kontrolirati poslovodstvo i upravu željeznice, prisustvovati sjednicama ravnateljstva, kao i sudjelovati na glavnoj skupštini. Isto tako, imao je pravo protuzakonite ili po državne interese eventualno štetne odredbe, ukoliko su iste bile u opreci s koncesijskom ispravom, do daljnjega rješenja ministra, suspendirati. U svrhu očuvanja državnih interesa vlada je imala pravo narediti da se uklone nedostatci uočeni pri gradnji i održavanju željeznice te na prometnoj opremi.[10]

Ustroj i upravna tijela Dioničarskog društva mjesne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala

Ustroj i poslovanje dioničarskih društava u ugarskom dijelu Monarhije regulirao je *Zakonski članak XXXVII: Trgovački zakon*, proglašen 16. svibnja 1875. Dioničarska društva osnivana su s glavnicom koja je bila unaprijed ustanovljena i sastojala se od dionica (cijelih ili rastavljenih na dijelove) opredijeljenog broja i jednake vrijednosti. U takvim društvima vlasnici dionica jamčili su samo do iznosa svojih dionica. Dioničarska društva smatrana su osnovanima kada im je glavnica bila osigurana, kada su pravila društva bila dogovorena i kada je društvo upisano u registar trgovačkih tvrtki. Sva prava koja su pripadala dioničarima izvršavao je skup dioničara na glavnoj skupštini. Poslovima dioničarskog društva upravljalo je ravnateljstvo koje se sastojalo od jedne ili više osoba izabranih između dioničara ili drugih osoba. Postojao je i nadzorni odbor koji je bio sastavljen od najmanje tri člana te je kontrolirao vođenje poslovanja društva u svim segmentima. Kontrolirao je godišnje račune i bilancu, kao i prijedloge podjele dobitka. O tim je pitanjima

[10] HR-HDA-79. Zemaljska vlada. Odjel za unutarnje poslove-Zagreb (1869-1921), sv. 10-4, kor. br. 52260/1907., Pravila Dioničarskog družtva mjestne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala od 29. prosinca 1900., kut. br. 3339.

nadzorni odbor podnosio izvješće glavnoj skupštini (skup svih dioničara). Bez toga izvješća glavna skupština nije mogla donijeti valjane zaključke u vezi s podjelom dobitka. Upisi ubilježeni u registre trgovačkih tvrtki trebali su se, ukoliko Zakon nije drugačije odredio, cijelim sadržajem objaviti u centralnom glasniku (*központi értesitö*), koji je za tu namjenu izdalo nadležno ministarstvo. Upisi u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji, objavljivani su u *Narodnim novinama*. Svaki poduzetnik bio je dužan voditi svezane, list po list rednim brojevima označene te uzicom parafirane knjige, koje su potpuno iskazivale poslovanje i imovinsko stanje. Poduzetnicima je pri tome dan izbor načina vođenja knjigovodstva te korištenja jezika. Svaki poduzetnik bio je dužan sastaviti inventar, dakle točno popisanu nepokretnu imovinu, potraživanja i dugovanja, iznos gotovine i ostalu svoju imovinu i naznačiti vrijednost pojedinih svojih dobara, i ujedno sastaviti bilancu, pokazujući razmjer između aktive i pasive. Inventar i bilanca rađeni su za svaku godinu. Poduzetnici su bili slobodni inventar i bilancu upisati u za to predviđenu knjigu ili složiti svaki put zasebno. U potonjem slučaju, isprave su se morale spremiti složene po kronološkom redu. Poduzetnik je bio dužan arhivirati primljene poslovne listove, a prijepis poslovnih listova što ih je on poslao – u kopiji ili otisku – zadržati uveden po kronološkom redu u knjigu prijepisa. Temeljem čl. 30. navedenog zakona, poduzetnici su bili dužni svoje poslovne knjige imati arhivirane barem deset godina, računajući od dana kada je u njih zabilježen posljednji upis. Isto je vrijedilo i za trgovačke listove, inventar i bilancu. Uredno vođene poslovne knjige davale su u poslovnim sporovima u pravilu nepotpun dokaz, koji se mogao nadopuniti prisegom ili kojim drugim dokaznim sredstvom. Ta dokazna moć knjiga trajala je protiv poduzetnika deset godina, računajući od dana početka spora, a protiv ostalih dvije godine. Iza dokončanja likvidacije javnog trgovačkog društva knjige i ini spisi razvrgnutoga društva predavali su se u pohranu nekom članu društva ili trećoj osobi. Ako se članovi nisu mogli sporazumjeti oko izbora skrbnika knjiga i spisa, imenovao ga je na prijedlog neke od stranaka nadležni sudbeni stol. Članovi društva i njihovi pravni sljednici mogli su i kasnije iza toga razgledavati knjige i spise i služiti se njima. Knjige razvrgnutoga dioničkog društva (čl. 207.) pohranjivane su na deset godina na mjestu koje je odredio nadležni sudbeni stol.[11]

U ovom poglavlju navedeni su članovi uprave Dioničarskog društva mjesne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala za 1901., 1902., 1904. i 1905.

11 *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1875.* (Zagreb, 1876), br. 79: 899-1016. S obzirom na neke pogreške u prvotno objavljenoj verziji Trgovačkog zakona, naknadno je objavljena njegova ispravljena verzija. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1877.* (Zagreb, 1878), br. 44: 525-642.

Na dan 31. prosinca 1901. sjedište društva bilo je u Budimpešti, Nagy János-utcza 22. Ravnateljstvo društva bilo je sljedeće: Đuro Đurković (predsjednik), Edo Niemčić (potpredsjednik) te članovi Miroslav Schoch, Nikola Gfrerer, Vilim Grossmann, Đuro Augustin, Hugó Heider, Pavao Kovacs, Tivadar Götz, Samu Horner, Vladimir Ehrenhöfer,[12] Ernő Szegvári, Andrija Szűts, Albin Tietze, dr. Sándor Lederer, Nikola Atanasije Plavšić,[13] Antun Šajnović, dr. Mišo Anastasijević, Milan Maslek, Love Standish i Josip Weinberger.[14]

Na dan 31. prosinca 1902. sjedište društva bilo je u Budimpešti, V. Alkotmány-utcza 8 II. Ravnateljstvo društva bilo je sljedeće: Đuro Đurković (predsjednik), Edo Niemčić (potpredsjednik) te članovi Miroslav Schoch, Nikola Gfrerer, Vilim Grossmann, Pavao Kovacs, Theod. Götz, Samuel Horner, Vladimir Ehrenhöfer, Julijo Poleschenszky, Nikola Atanasije Plavšić, Antun Šajnović, Milan Maslek, dr. Mišo Anastasijević, Lowe Standish, Josip Weinberger i Andrija Szűts. Nadzorni odbor činili su: Albert Vajda, Julius Pfeiffer, Ludwig Fábián, Arnold Winter i Adalbert Hoffer.[15]

Na dan 31. prosinca 1904. sjedište društva bilo je u Budimpešti, V. Alkotmány-utcza 8. Ravnateljstvo društva bilo je sljedeće: Đuro Đurković (predsjednik), Edo Niemčić (potpredsjednik) te članovi Miroslav Schoch, Ni-

[12] Vladimir Ehrenhöfer, kao ministerijalni savjetnik Kr. ug. ministarstva trgovine zastupao je navedeno ministarstvo kod izdavanja uporabnih dozvola te otvorenja željezničkih pruga. Vidi npr. "Otvorenje željezničke pruge Belovar-Trojstvo-Mišulinovac", *Narodne novine* (Zagreb) (dalje: *NN*), br. 251 (2. studenoga 1899.), 4.

[13] Nikola Atanasije Plavšić bio je tajnik Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju u Osijeku od 1883. do 1911. Vidi *Hrvatski Compass, financijalni ljetopis za 1913/4. o poslovanju privrednih institucija: banaka, štedionica, zadruga, industrialnih, parobrodarskih i inih trgovačkih poduzeća u Hrvatskoj, Slavoniji, Dalmaciji, Istri, Kranjskoj, Koruškoj, Štajerskoj, Bosni i Hercegovini, uz dodatak nekih novčanih zavoda u Ugarskoj, Srbiji i Crnoj Gori* (Zagreb, 1913), 4.

[14] *Mihók´scher Ungarischer Compass, 1902.-1903., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Assecuranzen, Industrie- und Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte-Finanzen*, XXX. Jahrgang (Budapest, 1903), 474. U svim onodobnim službenim mađarskim shematizmima, sva imena i prezimena, bez obzira na etničko podrijetlo su mađarizirana, te su napisana u skladu s mađarskom jezično-pravopisnom normom. Tako je npr. 1901. u stvari pisalo: György Gyurkovits (predsjednik), Ede Nemcic (potpredsjednik) te članovi: Frigyes Schoch, Miklós Gfrerer, Vilmos Grossmann, György Augusztin, Hugó Heider, Pál Kovács, Tivadar Götz, Samu Horner, Aladár Ehrenhöfer, Ernő Szegvári, Andor Szűts, Albin Tietze, dr. Sándor Lederer, Miklós Plavsic, Antal Sajnovic, dr. Misó Anastasijevits, Mile Maslek, Love Standish i József Weinberger.

[15] *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1904*., Band II: 1007. Godine 1902. u stvari je pisalo: Georg Gyurkovics (predsjednik), Eduard Nemcic (potpredsjednik) te članovi: Fritz Schoch, Nikolaus Gfrerer, Wilhelm Grossmann, Paul Kovács, Theod. Götz, Samuel Horner, Aladár Ehrenhöfer, Gyula Poleschensky, A. Nikolaus Plavsic, Anton Sajnovic, Mile Maslek, dr. Miso Anastasijevic, Lowe Standish, Josef Weinberger i Andreas Szűts. Nadzorni odbor činili su: Albert Vajda, Julius Pfeiffer, Ludwig Fábián, Arnold Winter i Adalbert Hoffer.

kola Gfrerer, Vilim Grossmann, Đuro Augustin, Pavao Kovacs, Tivadar Götz, Samu Horner, Vladimir Ehrenhöfer, Andrija Szűts, Julijo Poleschenszky, Nikola Atanasije Plavšić, Antun Šajnović, dr. Mišo Anastasijević, Milan Maslek i Josip Weinberger. Nadzorni odbor činili su: Géza Biró, Arnold Winter, Béla Hoffer, Albert Vajda i Lajos Fábián.[16]

Na dan 31. prosinca 1905. sjedište društva bilo je u Budimpešti, V. Alkotmány-utcza 8. Ravnateljstvo društva bilo je sljedeće: Đuro Đurković (predsjednik), Vladimir Ehrenhöfer (potpredsjednik) te članovi Miroslav Schoch, Nikola Gfrerer, Vilim Grossmann, Đuro Augustin, Pavao Kovacs, Tivadar Götz, Marijan Mihaljković, Julijo Poleschenszky, Nikola Atanasije Plavšić, Milan Maslek, dr. Mišo Anastasijević, Josip Weinberger i Andrija Szűts. Nadzorni odbor činili su: Géza Biró, Arnold Winter, Béla Hoffer, Albert Vajda i Lajos Fábián.[17]

Treba napomenuti da su neki od navedenih članova uprave u tome periodu bili članovi uprava i nekih drugih dioničarskih društava hrvatsko-slavonskih vicinalnih željeznica. Tako je npr. godine 1905. Đuro Augustin bio član ravnateljstva Vicinalne željeznice Zagreb-Samobor d.d., Đuro Đurković bio je predsjednik, a Đuro Augustin, Pavao Kovacs, Vladimir Ehrenhöfer, Miroslav Schoch, Vilim Grossmann, Nikola Gfrerer i Julijo Poleschenszky članovi ravnateljstva Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, Vladimir Ehrenhöfer i Đuro Augustin bili su članovi ravnateljstva Dioničarskog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs, Đuro Augustin bio je član ravnateljstva, a Béla Hoffer prokurist Dioničarskog društva lonjskopoljske vicinalne željeznice, Đuro Augustin bio je član ravnateljstva Dioničarskog društva rumsko-vrdničke lokalne željeznice, Vladimir Ehrenhöfer i Nikola Atanasije Plavšić bili su članovi ravnateljstva Dioničar-

[16] *Mihók´scher Ungarischer Compass, 1905.-1906., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Assecuranzen, Industrie- und Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte-Finanzen*, XXXIII. Jahrgang (Budapest, 1906), 525. Godine 1904. u stvari je pisalo: György Gyurkovits (predsjednik), Ede Nemcic (potpredsjednik), te članovi: Frigyes Schoch, Miklós Gfrerer, Vilmos Grossmann, György Augusztin, Pál Kovács, Tivadar Götz, Samu Horner, Aladár Ehrenhöfer, Andor Szűts, Gyula Poleschenszky, Miklós Plavsic, Antal Sajnovic, dr. Misó Anastasijevits, Mile Maslek i József Weinberger. Nadzorni odbor činili su: Géza Biró, Arnold Winter, Béla Hoffer, Albert Vajda i Lajos Fábián.

[17] *Mihók´scher Ungarischer Compass, 1906.-1907., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Assecuranzen, Industrie- und Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte-Finanzen*, XXXIV. Jahrgang (Budapest, 1907), 577; *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907*., Band II: 1166-1167. Godine 1905. u stvari je pisalo: György Gyurkovits (predsjednik), Aladár Ehrenhöfer (potpredsjednik) te članovi: Frigyes Schoch, Miklós Gfrerer, Vilmos Grossmann, György Augusztin, Pál Kovács, Tivadar Götz, Marijan Mihalkovič, Gyula Poleschenszky, Miklós Plavsic, Mile Maslek, dr. Misó Anastasijevits, József Weinberger i Andor Szűts. Nadzorni odbor činili su: Géza Biró, Arnold Winter, Béla Hoffer, Albert Vajda i Lajos Fábián.

skog društva Slavonske vicinalne željeznice, Đuro Augustin i Vladimir Ehrenhöfer bili su članovi ravnateljstva Dioničarskog društva vicinalne željeznice Szt. Lörincz-Slatina-Našice, Antun Šajnović bio je član ravnateljstva Dioničarskog društva vicinalne željeznice Vinkovci-Brčko, a Vladimir Ehrenhöfer bio je potpredsjednik Dioničarskog društva vicinalne željeznice Varaždin-Golubovec.[18] Sve su to bili iskusni privredni stručnjaci.

Izgradnja pruge Vinkovci-Županja-Savska obala

Godine 1895. na prostoru Srijemske županije bilo je ukupno 324,5 km parovoznih željeznica, i to: Budimpešta-Zemun (70,7 km), Inđija-Mitrovica-Vinkovci (115,7 km), Dalj-Vinkovci-Brod (47,1 km), Vrpolje-Šamac (7,3 km), krilo Borovo-Vukovar (2,9 km), krilo u Mitrovici do Save (3,8 km), vicinalna željeznica Vinkovci-Brčko (61,0 km) i vicinalna željeznica Ruma-Vrdnik (16,0 km).[19]

Prema izvješću Srijemske županije za 1896., tajniku Trgovačke i obrtne komore Nikoli Plavšiću u Osijeku produljena je na daljnjih godinu dana već ranije izdana mu koncesija za poduzimanje tehničkih predradnji za uskotračnu prijevoznu željeznicu od kolodvora u Vinkovcima uporabom zemaljske ceste preko Rokovaca, Cerne, Gradišta i Županje u Bošnjake.[20]

Naredbom kr. ug. ministra trgovine[21] br. 28.012 od 1. lipnja 1897. određen je politički ophod[22] vicinalne željeznice koja je bila projektirana tako da bi vodila iz postaje Vinkovci Kr. ug. državnih željeznica pa do Županje, a odatle alternativno ili do savske obale ili pak premošćenjem Save do općine Orašje u Bosni. Predmet ovog ophoda sačinjavalo je ustanovljenje onih građevnih odredaba koje su se pri građenju predmetne željeznice trebale provesti u svrhu održavanja postojećih komunikacija i otjecanja voda, kao i osiguranja javnih i privatnih interesa. Građevne odredbe trebale su biti u skladu s naredbom br. 4973 kr. ug. ministra za javne radnje i komunikacije izdane 20. travnja 1868. u pogledu koncesioniranja željeznica, kao i u smislu Željeznič-

[18] *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907*., Band II: 1091, 1112, 1127, 1128-1129, 1144, 1146, 1154-1155, 1166-1167.

[19] *Izvještaj o poslovanju Upravnog odbora i o stanju uprave u županiji Sriemskoj za godinu 1895*. (Vukovar, 1896), 326.

[20] *Izvještaj o poslovanju Upravnog odbora i o stanju uprave u županiji Sriemskoj za godinu 1896*. (Vukovar, 1897), 446-449.

[21] Kr. ug. ministar trgovine bio je barun Ernő Dániel, i to od 15. siječnja 1895. do 26. veljače 1899. Vidi *Révai Nagy Lexikona*, XIII (Budapest, 1915), 262-263.

[22] U izvornim dokumentima koriste se izrazi *politički ophod* i *tehničko-redarstveni ophod (policijsko-tehnički ophod)*. Politički ophod željeznice održavan je u svrhu dobivanja građevne dozvole, dok je tehničko-redarstveni ophod održavan u svrhu izdavanja uporabne dozvole.

kog prometnog reda. Zapisnik o ophodu načinjen je 22. lipnja 1897. i sljedećih dana u Vinkovcima. Nazočni na ophodu bili su predstavnici kr. ug. ministra trgovine (ministerijalni odsječni savjetnik Vladimir Ehrenhöfer, kao voditelj povjerenstva, te Josip Banki, nadmjernik Kr. ug. državnih željeznica, tehnički izvjestitelj), ces. i kr. zajedničkog ministra rata (ces. i kr. potpukovnik Kosta Ostoich, željeznički izvjestitelj Zapovjedništva 13. zbora), ces. i kr. zajedničkog ministra financija, odnosno od strane Bosansko-hercegovačke zemaljske vlade (okružni mjernik Vjekoslav Viržek), kr. ug. ministra za poljodjelstvo (kr. mjernik Ante Bukvić, predstojnik kr. ug. riječko-mjerničkoga ureda u Mitrovici), bana Kraljevina Hrvatske, Slavonije i Dalmacije (građevni nadsavjetnik Đuro Augustin i mjernički pristav Mihalj Szaszkievicz), Kr. ug. državnog građevnog ureda u Osijeku (Mirko Pogorelec, kr. tehnički savjetnik), Kr. županijske oblasti u Vukovaru (kr. nadmjernik Žiga Balocsansky), Kr. kotarske oblasti u Vinkovcima (kr. kotarski predstojnik Gustav Kulčar i kr. mjernik Matija Hanžeković), Kr. kotarske oblasti u Županji (kr. kotarski predstojnik Matija Babić), Ravnateljstva Kr. ug. državnih željeznica, odnosno Upraviteljstva u Segedinu (nadmjernici Kr. ug. državnih željeznica Karlo Vékey, Ante Weber, Miroslav Stósz, nadzornik Franjo Tárczay i odsječni mjernik Arpad Kmethy), Imovne obćine Brod (predsjednik Marijan Mihaljković i mjernik Antun Patzak), od strane projektanta vicinalne željeznice (Nikola A. Plavšić, Rudolf Lederer i poduzetnički mjernik S. Deutsch) te drugi interesenti. Na ophodu je zaključeno kako bi trebalo, u slučaju da projektirana željeznica ne bi vodila preko Save u Bosnu, u nastavku pruge do savske obale izgraditi kolosijek. Na kraju kolosijeka trebala je biti izgrađena postaja za pretovar. Kako bi ona služila samo za pretovar iz željezničkog u vodeni promet, nije bilo potrebno da se do iste postaje izgradi prilazna cesta. Na kraju ophoda zapisnik je uz odgovarajuće primjedbe potpisan.[23]

Kr. ugarski ministar trgovine produljio je predkoncesionaru parovozne vicinalne željeznice Vinkovci-Županja-Bošnjaci, tajniku Trgovačke komore Nikoli Plavšiću, koncesiju za obavljanje tehničkih predradnja na daljnjih godinu dana, i to do konca veljače 1899. [24]

U lipnju 1899. održana je u Kr. ug. ministarstvu trgovine koncesijska rasprava za prugu Vinkovci-Županja. Troškovi gradnje ove 34 kilometra dugačke pruge proračunati su tada na 1.750.000 forinti. Namjena ove pruge bila je da posreduje promet sa susjednom Bosnom.[25]

---

[23] HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 52260/1907., kut. br. 3339.

[24] *Izvještaj o poslovanju Upravnog odbora i o stanju uprave županije Sriemske za upravnu godinu 1898.* (Vukovar, 1899), 373-374.

[25] "Željeznica Vinkovci-Županje", *NN*, br. 140 (21. lipnja 1899), 5.

Prema izvješću Srijemske županije za 1899., koncesija gradnje izdana je Nikoli Plavšiću, ali još uvijek sve rasprave nisu bile dovršene.[26]

Brodska imovna obćina zaključila je na svojoj redovitoj jesenskoj skupštini održanoj 10. listopada 1898. u Vinkovcima da će za omogućavanje izgradnje vicinalne željeznice projektirane iz Vinkovaca preko Rokovaca, Andrijaševaca, Cerne, Gradišta, Županje i Bošnjaka do Save, preuzeti temeljne dionice u vrijednosti od 300.000 forinti te da će ovu sumu isplatiti u desetogodišnjim obrocima, počevši od godine u kojoj se otpočne s gradnjom. Manjina zastupnika Brodske imovne obćine podnijela je protiv ovog zaključka predstavku Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljskoj vladi s molbom da ne odobri navedeni zaključak. Osim obraćanja višoj oblasti, navedena manjina zastupstva Brodske imovne obćine svoju je predstavku objavila u javnom glasilu *Obzor*, čime je direktno pokušala utjecati na javno mnijenje, koje nije bilo dovoljno informirano o problematici izgradnje željeznice Vinkovci-Županja-Bošnjaci. Zbog toga je tajnik Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju u Osijeku N. A. Plavšić 18. listopada 1898. javno odgovorio na tu predstavku navedene manjine zastupnika. S obzirom na opsežnost objavljene predstavke, kao i njen sadržaj, Plavšić je pretpostavio da je navedena predstavka sastavljena prije skupštine od strane nekoga tko nije bio u zastupstvu Brodske imovne obćine, te je zastupnicima samo dana u ruke. Plavšić je to zaključio zato što predstavka nije sadržavala niti jedan od onih argumenata kojima je manjina branila svoj stav na skupštini te što se u predstavci govori samo o tome da predmetna željeznica nije nužna i da nikome ne bi bila od koristi, pa zbog toga Brodska imovna obćina nije obvezna da pomogne njenu izgradnju tolikim velikim doprinosom. Prema Plavšiću, niti jedan od tih razloga nije stajao.[27]

U neposredni prometni opseg projektirane željeznice Vinkovci-Županja-Bošnjaci spadalo je 9 općina s ukupno 38.160 stanovnika, koji su se uglavnom bavili poljodjelstvom. Područje bivšeg krajiškog brodskog okružja bilo je najplodnije i u poljodjelskoj kulturi najusavršenije. Ova željeznica u pravcu od Vinkovaca preko Županje i Bošnjaka do Save spadala je već u prvu osnovu južne željezničke mreže, jer je glavni prijelaz cijeloga prometa iz Bosanske Posavine još prije aneksije Bosne i Hercegovine bio u Županji, te se je i cijela istočno-bosanska trgovina koncentrirala u Vinkovcima. Kada je djelomično

[26] *Izvještaj o poslovanju Upravnog odbora i o stanju uprave županije Sriemske za upravnu godinu 1899*. (Vukovar, 1900), 420-421.

[27] HR-HDA-757, Odgovor N. A. Plavšića, tajnika Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju u Osijeku od 18. listopada 1898. na predstavku manjine zastupnika Brodske imovne obćine u pitanju izgradnje željeznice Vinkovci-Županja-Bošnjaci objelodanjenu u *Obzoru* br. 237 i 238 iz 1898, kut. br. 4. Tajnik Nikola Plavšić objavio je svoj odgovor u *Vinkovačkom tjedniku*.

građena krajiška željeznica od Vinkovaca do Broda[28] izgrađena je ujedno i željeznica iz Vrpolja u Šamac,[29] ali ne zbog tamošnjeg prometa, nego radi nabave šljunka. Kasnije je građena željeznica iz Vinkovaca u Gunju,[30] ali opet ne zbog bosanskog prometa, nego zbog tamošnjih državnih i zakladnih šuma. Obje ove spojne željeznice odgovarale su namijenjenoj svrsi, ali nisu bile u stanju prenijeti bosanski trgovački promet na neko hrvatsko tržište. Naša prometna politika koja se oslanjala na željeznice mijenjala se i usavršavala na temelju stečenih iskustava te prema zahtjevima svjetske trgovine. Kao najnoviji plod ove promijenjene prometne politike tada je smatran projekt Ugarske kreditne banke, koji je išao za tim da željeznicom 1. reda poveže Budimpeštu preko Osijeka i Vrpolja sa Sarajevom, a odatle najvjerojatnije i sa Solunom. Ukoliko bi se izveo taj projekt, razdijelila bi se bosanska uskotračna željeznička mreža po njenoj sredini, te bi morala tražiti izlaz za svaki dio napose, s jedne strane na istoku tinjskom dolinom kroz Majevicu do Županje i Vinkovaca, a s druge strane na zapadu u dolini rijeke Vrbas od Banja Luke do Stare i Nove Gradiške. Ovo su oduvijek bili prirodni prijelazi bosanske trgovine na hrvatsku stranu, tako da je Plavšić s pravom zaključio da željeznička mreža neće biti sve dotle usavršena dok se ne izvedu ove željezničke veze. Samo na taj način moglo se opet dominirati nad bosanskom trgovinom, koja je skoro posve izgubljena od vremena aneksije. To su, prema Plavšiću, bili razlozi zbog kojih je izgradnja željeznice Vinkovci-Županja-Bošnjaci sa stajališta općeg prometa bila potrebna.[31]

Da dokaže da željeznice kod nas nisu potrebne, manjina zastupnika Brodske imovne obćine pozvala se u svojoj predstavci na Belgiju. To je bila čudna konstatacija, jer je Belgija po prometnim sredstvima bila najbogatija. Željeznička mreža je prema površini pojedinih europskih zemalja koncem 1897. na 100 km^2 iznosila: Belgija 18 km, Luksemburg 17 km, Engleska 10 km, Nizozemska 9 km, Njemačka 9 km, Francuska 9 km, Švicarska 8 km, Italija 6 km, Austro-Ugarska 5 km. Sama Hrvatska i Slavonija imala je 3,6 km. Vidljivo je da je naša domovina od svih navedenih zemalja bila najsiromašnija željeznicama. Manjina zastupnika tvrdila je da se u Belgiji uz svaku željezničku prugu nalaze po dvije ili tri ceste. To je bila istina, ali su se

28 Pruga Dalj-Vinkovci-Brod otvorena je za promet 1878. godine. Vidi Lajnert, "Ustroj i djelovanje Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice", 936.

29 Pruga Vrpolje-Šamac otvorena je za promet 1878. godine. Vidi Stehlik, "Postanak i razvitak", 81-85.

30 Pruga Vinkovci-Gunja otvorena je za promet 1886. godine. Vidi Siniša Lajnert, "Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Vinkovci-Brčko (1886-1940)", *Prilozi Instituta za historiju Univerziteta u Sarajevu* 47 (2018), 143-144.

31 HR-HDA-757, Odgovor N. A. Plavšića, tajnika Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju u Osijeku, od 18. listopada 1898. na predstavku manjine zastupnika Brodske imovne obćine, kut. br. 4.

u Belgiji osim glavnih cesta najprije gradile željeznice, a nakon toga su se prema potrebi izvele prilazne ceste prema željeznicama. Nadalje je manjina zastupnika tvrdila da se željeznica Vinkovci-Županja-Bošnjaci apsolutno neće moći rentirati, te da prema tome neće Brodskoj imovnoj obćini nositi tako velike kamate kao državni papiri. Činjenica je bila da je svako prometno sredstvo sebi promet samo stvaralo, jer je otvaralo nove gospodarstvene izvore te je u trgovinu dovodilo razne proizvode o kojima se prije željeznice nije ni znalo. Kao primjer je navedena Slavonska vicinalna željeznica, o kojoj je "neuk puk". kada je projektirana u smjeru Osijek-Požega, pričao da ta željeznica neće imati ništa za prevoziti osim "srčika" jabuka. Nakon otvorenja te željeznice smatrana je ova željeznička pruga najboljom i najunosnijom od svih vicinalnih željeznica koje su građene na području ugarske krune. Manjina zastupnika je također tvrdila da se hrvatsko-slavonske vicinalne željeznice ne isplate i da ne donose dovoljno kamata od uložene glavnice. Plavšić kao protuargument ponovo navodi primjer Slavonske vicinalne željeznice, koja je u 1895. kao prvoj obračunskoj godini platila 3 % dividende svojim dionicama, 1896. godine 3,25 %, a 1897. godine 3,5 %. To je bila samo izravna korist iz uložene građevne glavnice, a postojala je i neizravna korist postignuta prodajom domaćih proizvoda pomoću tih željeznica. Željeznice su građene da otvaraju nove izvore narodnom blagostanju u zemlji i da posreduju kod unovčenja gospodarskih proizvoda u trgovini, a ne samo zato da ukamaćuju građevnu glavnicu. Nije bilo dvojbe da su se napredne zapadne zemlje uzvisile u svome gospodarstvu ponajprije pomoću svojih usavršenih prometnih sredstava. Plavšić je svojim javnim odgovorom pokušao dokazati da je predstavka manjine zastupnika Brodske imovne obćine neumjesna, nepravedna i nedomoljubna, te da ništa od navedenog u njoj ne odgovara stvarnim činjenicama.[32]

Imetak imovnih općina bio je sastavljen iz imetka svih općina koje su se nalazile na tome području. U civilnoj Slavoniji, a i u Ugarskoj, dodijeljen je poslije ukinuća kmetstva putem segregacije svakoj pojedinoj općini pripadajući im imetak. U civilnoj Slavoniji postale su uslijed toga tzv. urbarijalne općine, koje su pod nadzorom Kr. zemaljske vlade raspolagale svojim imetkom. U Ugarskoj, kao i u civilnoj Slavoniji, izgrađene su sve vicinalne željeznice materijalnom potporom zainteresiranih općina. Zakon o vicinalnim željeznicama (čl. 7., 9. i 10. *Zakonskog članka IV*. iz godine 1888.) zahtijevao je, dapače, da općine i municipiji za gradnju vicinalne željeznice predbilježe 35 % od nominalne glavnice kao interesenti. U bivšoj Vojnoj krajini, gdje je poslije razvojačenja javna imovina podijeljena na tri dijela, i to na državu, na Krajišku investicionalnu

[32] Isto.

zakladu i na *pravoužitnike*[33] (po građanskom značenju *urbarijaliste*), nisu pojedine općine dobile svoj imetak izlučen, nego je za sve područne općine koje su se nalazile u jednom okružju ustrojena jedna imovna općina. Ova institucija, preuzevši sav općinski imetak u svoju upravu, preuzela je dakle podjednako i dužnosti, koje su inače u građanskom dijelu pripadale pojedinim općinama. Kako je Zakon o vicinalnim željeznicama savjetodavno i bezuvjetno zahtijevao da za gradnju jedne takve željeznice zainteresirane općine pridonesu jedan dio temeljne glavnice, i kada to isto zainteresirane općine žele učiniti, tada imovna općina apsolutno nije imala pravo uskratiti zahtijevanu potporu. U ovom slučaju, vezano za željeznicu Vinkovci-Županja-Bošnjaci, ne samo da su zainteresirane općine izričito izjavile svoju želju da se projektirana željeznica gradi, nego su njih više stotina *pravoužitnika* iz zainteresiranih općina podnijeli Brodskoj imovnoj obćini obrazloženu pismenu molbu da podupre navedeni željeznički projekt s potrebnom svotom. Brodska imovna obćina zaključila je većinom glasova da će udovoljiti ovoj molbi svojih *pravoužitnika* te time i vršiti svoju dužnost prema zainteresiranim općinama. Taj je zaključak nazivala manjina zastupnika u svojoj predstavci nezakonitim. Pravnik koji je radio navedenu predstavku nije uzeo u obzir postojeće nepobitno pravo *pravoužitničkih* općina, stečeno predajom svoga imetka u upravu imovne općine.[34]

[33] Graničari su za svoju tešku vojnu službu uživali i razne pogodnosti. Jedna od tih pogodnosti bila je pravo na građevno i ogrjevno drvo te pravo pašarenja u carskim šumama. Prema Krajiškom temeljnom zakonu od 7. svibnja 1850. godine graničari postaju vlasnici zemljišta koja do tada nisu bila njihova, već su ih uživali kao lenski podanici. Uz vlasništvo nad obradivim poljoprivrednim zemljištem potvrđeno im je pravo uživanja šuma i šumskih zemljišta (pravoužitništvo na građevno i ogrjevno drvo te pašarenje). Po razvojačenju Vojne krajine donesen je Zakon o ustanovama za otkup prava na drvlje, pašu i uživanje šumskih proizvoda od 8. lipnja 1871. godine, kojim je polovina šuma predana u vlasništvo krajiškim općinama, a druga je polovina ostala u vlasništvu države. Na molbu zemljišne zajednice država je po svojem organu vršila stručnu upravu na njezinim šumama, a ona je plaćala tangentu u novcu za vođenje te uprave. Prema Zakonu o imovnim općinama u hrvatsko- slavonskoj vojnoj Krajini od 15.lipnja 1873. godine, sve krajiške mjesne općine koje su do tada pripadale jednom pukovnijskom kotaru čine jednu posebnu i samostalnu imovnu općinu. Tako je osnovana i Brodska imovna obćina sa sjedištem u Vinkovcima. Pravoužitnici krajiških imovnih općina bili su isključivo graničari iz obitelji koje su ispunjavale krajiške dužnosti i obveze, kao i svi njihovi zakoniti potomci. Novopridošli stanovnici nisu mogli ostvariti ta prava. No, pravo za graničare i njihove potomke nije bilo bezuvjetno. Pravoužitničko pravo žitelja krajiških imovnih općina bilo je osobno pravo, ali je uvjetovano posjedovanjem kuće i gospodarskih zgrada, oranica i livada te stoke. Graničari i njihovi potomci koji se iz nekoga razloga više nisu bavili poljoprivredom nisu mogli ostvariti pravoužitnička prava. Ovlaštenici pravoužitničkih prava osim graničara i njihovih potomaka bile su i mjesne, crkvene i školske općine, kao i novonastale političke, školske i crkvene općine. Radi uređenja odnosa i utvrđivanja pravoužitničkih prava vođen je katastar pravoužitnika (popis ovlaštenika). Vidi https://zupanjac.net/pravouzitnik, pristupljeno 21. ožujka 2020.

[34] HR-HDA-757, Odgovor N. A. Plavšića, tajnika Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju u Osijeku od 18. listopada 1898. na predstavku manjine zastupnika Brodske imovne obćine, kut. br. 4.

Na pruzi željeznice Vinkovci-Županja-Bošnjaci nije bilo drugih interesenata osim Brodske imovne obćine kao predstavnice imetka zainteresiranih općina, te je ona bila obvezna za ove općine preuzeti potreban broj dionica da bi se prikupila temeljna glavnica. Brodska imovna obćina imala je na području općina Andrijaševci, Cerna, Gradište, Županja i Bošnjaci preko 3000 jutara starih hrastovih šuma predviđenih za sječu. Manjina zastupnika tvrdila je da se vrijed0nost tih šuma izgradnjom željeznice ne bi znatno povisila, što prema Plavšiću nije bilo istina, jer je iskustvo pokazivalo da su hrastove šume u Slavonskoj krajini dolaskom željeznice dobile pri prodaji na dražbi do 30 % više. Baš prilikom jedne dražbe u Vinkovcima, održane 8. listopada 1898., zaželjeli su svi trgovci drvima da se po izgradnji željeznice Vinkovci-Županja ista željeznica što prije produži od Županje preko Spačve kroz petrovaradinske šume do Morovića i Kuzmina, jer je plovidba Savom tada već bila posve nesigurna. Brodska imovna obćina imala je dakle kao posjednica velikog kompleksa šuma u području projektirane željeznice, bitnog interesa za njenu izgradnju, te bi sigurno olakšanim i jeftinim željezničkim prometom iz njenih šuma izvezene građe mnogostruko povratili uloženih 300.000 forinti za nabavu dionica. Na tvrdnju manjine zastupnika da projektirana željeznica od Vinkovaca preko Županje i Bošnjaka prema Savi nema nikakve strategijske važnosti, Plavšić se pozvao na zapisnik već navedenog političkog ophoda vicinalne željeznice u Vinkovcima, Županji i Orašju od 22-24. lipnja 1897., u kojem je predstavnik C. i kr. zajedničkog vojnog ministarstva osobito naglasio tu stratešku važnost i radi toga zahtijevao kod prijelaza željeznice preko Save u Bosnu mnoge skupe zemljane i druge pripremne radove. Ovaj prijelaz preko Save kod Orašja dominirao je jedinim prolazom iz posavske doline, kroz Majevicu uzduž rječice Tinje, u dolinu Spreče i otuda do Tuzle. Manjina zastupnika je također spominjala da je proračun za gradnju navedene željeznice od 34.000 forinti po kilometru bio previsoko prikazan. Treba napomenuti da se svaki željeznički proračun određivao u Kr. ug. ministarstvu trgovine, da su za sve radnje u vezi s izgradnjom željeznica postojali odgovarajući propisi te da je nominalnu glavnicu određivalo isto ministarstvo.[35]

Godine 1900. konačno su dovršene rasprave u predmetu prije više godina projektirane normalnotračne željeznice Vinkovci-Županja. Nakon što je Brodska imovna obćina preuzela temeljne dionice u znatnoj svoti, pošlo je za rukom osigurati i financijsku stranu toga posla. Dana 13. srpnja 1900. održan je tehničko-politički ophod pruge s dobrim uspjehom. Nakon dovršenja ophoda izdao je voditelj rasprave temeljem dobivene ovlasti od kr. ug. ministra trgovine koncesionaru Nikoli pl. Plavšiću privremenu dozvolu za izvođenje zemljanih radova te mostogradnje. Ti su radovi otpočeli u rujnu 1900.[36]

[35] Isto.

[36] *Izvještaj o poslovanju Upravnog odbora i o stanju uprave županije Sriemske za upravnu godinu 1900*. (Vukovar, 1901), 406-408.

Dana 14. prosinca 1900. donesen je *Zakonski članak XXVI. kojim se dozvoljuje parovozna vicinalna željeznica Vinkovci-Županje-Savska obala*. Ovim zakonom ovlašteno je Kr. ug. ministarstvo trgovine da može odobriti normalnotračnu parovoznu vicinalnu željeznicu koja je trebala, s izlazom od postaje Vinkovci Kr. ug. državnih željeznica, preko Županje voditi do obale Save. Provedba zakona povjerena je ministru trgovine i ministru financija.[37]

Dozvolbena izprava glede izgradnje i prometa za parovoznu vicinalnu željeznicu Vinkovci-Županje-Savska obala izdana je 24. prosinca 1900. od strane kr. ug. ministra trgovine[38] pod brojem 90.580. Navedenom dozvolom Kr. ug. ministarstvo trgovine koncesioniralo je parovoznu vicinalnu željeznicu koja je vodila preko Županje do savske obale. Koncesionar je bio dužan dovršiti gradnju pruge za godinu i pol, računajući od dana izdavanja koncesije. Spomenutom koncesijom dobio je Nikola Atanasije Plavšić iz Osijeka dozvolu i preuzeo je obvezu da će izgraditi i neprekidno držati u prometu parovoznu vicinalnu željeznicu, koja se granala od postaje Vinkovci Kr. ug. državne željeznice, te je imala voditi preko Županje do savske obale. Zapisnik o koncesijskoj raspravi sastavljen je 17. lipnja 1899. Koncesionar je bio dužan izgraditi prugu te je predati javnome prometu za godinu i pol, računajući od dana izdavanja koncesije. Koncesionar je rukovanje koncesioniranom željeznicom prenio na Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica. Za izgradnju i shodno prometno uređenje koncesionirane željeznice ustanovljena je potrebna faktična glavnica od 2.350.000 kruna, od koje glavnice je koncesionar bio dužan za nabavu prometnih sredstava upotrijebiti 169.000 kruna. Od faktične glavnice trebalo je izlučiti 30.000 kruna i kao pričuvom posebno rukovati. Koncesionar je bio dužan prije izdavanja koncesije kod Kr. ug. središnje državne blagajne položiti polog od 110.000 kruna. Koncesionar je bio dužan u roku od 3 mjeseca osnovati dioničarsko društvo sa sjedištem u Budimpešti. Službeni poslovni jezik bio je isključivo mađarski. Kr. ug. ministar trgovine imao je pravo da po svojem izaslaniku pregledava i kontrolira poslovodstvo i upravu navedene željeznice. Po kr. ug. ministru trgovine izaslani povjerenik imao je pravo prisustvovati glavnim skupštinama, sjednicama ravnateljstava, a i svim posebnim povjerenstvima što ih je ravnateljstvo osnivalo. Također, mogao je do daljnje odluke ministra obustaviti odredbe koje su bile protuzakonite i štetne po javne ili državne interese. Trajanje koncesije određeno je na 90 godina, nakon čega je željeznica trebala prijeći u vlasništvo države.[39]

---

37 *Sbornik zakonah, godina 1901.*, 9: 96-97.

38 Kr. ug. ministar trgovine bio je Sándor Hegedüs, i to od 26. veljače 1899. do 4. ožujka 1902. Vidi *Révai Nagy Lexikona*, XIII (Budapest, 1915), 262-263.

39 "Dozvolbena izprava kr. ugarskoga ministra trgovine od 24. prosinca 1900. broj 90.580 glede izgradnje i prometa za parovoznu vicinalnu željeznicu Vinkovci-Županje-Savska obala", *NN*, br. 43 (21. veljače 1901), 1-3. Također vidi i *Sbornik zakonah, godina 1901.*, 19: 224-235.

Prema *Nadopunjavajućem prilogu k dozvolnoj izpravi br. 90.580/1900. (Uvjeti u pogledu gradnje i prometnog uređenja vicinalne željeznice Vinkovci-Županje-Savska obala)*, pruga je trebala biti izgrađena s razmakom tračnica od 1,435 metara. Na željezničkoj pruzi koncesionar je trebao izvesti sljedeće postaje, odnosno ugibališta i stanice: 1. Rokovci-Andrijaševci, tovarna postaja (duga 250 metara), 2. Cerna, vodna postaja (duga 400 metara), 3. Gradište, tovarna postaja (duga 250 metara), 4. Županja, završna i parostrojna postaja (duga 450 metara), 5. Savska obala, pretovarna postaja (duga 300 metara). Normalnotračna parovozna vicinalna željeznica koja je izlazila iz postaje Vinkovci Kr. ug. državnih željeznica te je vodila preko Županje do savske obale trebala je biti napravljena tako da vlakovi na pruzi mogu voziti najvećom brzinom od 40 km/h. Donja gradnja trebala je biti napravljena za jedan kolosijek. Najveći uspon, odnosno pad ustanovljen je s 5 ‰. Zavoji nisu smjeli na otvorenoj pruzi imati manji polumjer od 250 m. Normalna širina tjemena željeznice u razini donje gradnje, odnosno u visini donje površine šljunčanog sloja, trebala je biti barem 4 m. Tračnice su trebale biti čelične i nisu smjele po tekućem metru biti lakše od 23,6 kg. Opterećenje tračnica pod pritiskom kotača od 6.000 kg nije smjelo premašivati po četvornom centimetru 1.000 kg. Na otvorenoj pruzi trebalo je sagraditi 8 stražarnica s pripadajućim zgradama, zdencima i pećima za kruh.[40]

Dnevni tisak objavio je 19. rujna 1901. vijest da bi se, ukoliko ne bude nekih nenadanim zapreka, promet na pruzi Vinkovci-Županja otvorio još tijekom istoga mjeseca. Vozni red već je bio izdan. Iz Vinkovaca je trebao polaziti vlak u 7.00 ujutro i 19.35 navečer, a stizao bi u Županju (na savsku obalu) u 9.14 prije podne i u 21.00 navečer. Iz Županje (savska obala) polazio bi u 3.50 ujutro i 13.25 poslije podne, a stizao bi u Vinkovce u 5.19 ujutro i u 15.39 poslije podne.[41]

U dnevnom tisku je 23. rujna 1901. objavljena vijest da je kr. ug. ministar trgovine svojom naredbom br. 62.889 od 18. srpnja 1901. odredio tehničko-redarstveni ophod vicinalne željeznice Vinkovci-Županja. Ophodno povjerenstvo trebalo je izaći pod vodstvom ministerijalnog savjetnika Vladimira Ehrenhöfera 29. rujna 1901. na lice mjesta, te se u 9 sati ujutro sastati na kolodvoru u Vinkovcima. U povjerenstvu su, osim predsjednika povjerenstva, trebali sudjelovati tehnički izaslanici Kr. ug. ministarstva trgovine, zatim izaslanici Kr.

[40] "Nadopunjujući prilog k dozvolnoj izpravi broj 90.580/1900. glede vicinalne željeznice Vinkovci-Županje-Savska obala", *NN*, br. 43 (21. veljače 1901), 3-6. Također vidi i *Sbornik zakonah, godina 1901.*, 19: 235-251.

[41] "Željeznica Vinkovci-Županje", *NN*, br. 215 (19. rujna 1901), 2. Vozni red u koji je bila uvrštena i linija Vinkovci-Županja-Savska obala objavile su Kr. ug. državne željeznice u dnevnom tisku. Vrijedio je od 1. listopada 1901. Vidi "Izvadak iz voznog reda Kr. ugar. državne željeznice od 1. listopada 1901", *NN*, br. 226 (2. listopada 1901), 6.

ug. nadzorništva za željeznice i parobrodarstvo te izaslanik Kr. ug. vrhovnoga ravnateljstva pošte i brzojava. Osim toga, trebali su sudjelovati i zastupnik Kr. zemaljske vlade te izaslanici domaćih oblasti. Ukoliko bi sve bilo u redu, planirano je da se željeznica odmah preda javnome prometu.[42]

Nakon što je pruga izgrađena, službena mađarska željeznička statistika potvrđuje podatke iz koncesijske isprave, i to: pruga Vinkovci-Županja-Savska obala otvorena za promet: 1901. godine, duljina pruge 33,8 km, maksimalan uspon na pruzi 5 ‰, najmanji polumjer 250 m, normalna širina tjemena željeznice u razini donje gradnje, tj. u visini donje površine šljunčanog sloja (širina gornje gradnje) 4 m, težina tračnica (šina) 23,6 kg po tekućem metru, pritisak osovina 6.000 kg, broj postaja 5.[43]

Početkom listopada 1901. Ravnateljstvo pošta obavijestilo je javnost da su željezničko-brzojavni uredi Rokovci, Andrijaševci, Cerna, Gradište i Županja, koji su se nalazili na vicinalnoj željeznici Vinkovci-Županja-Savska obala, počeli s radom 30. rujna. Željezničko-brzojavni ured Županja-Savska obala trebao je početi s radom za nekoliko dana.[44]

Dana 12. prosinca 1901. održana je jesenska skupština Srijemske županije. Na skupštini je primljeno na znanje priopćenje kr. podžupana da je krajem rujna 1901.[45] predana prometu vicinalna željeznica Vinkovci-Županja-Savska obala (prema Orašju u Bosni). Duljina pruge iznosila je 33,650 km. Izvješće Srijemske županije spominje da je Kr. županijska oblast Srijemske županije izaslala zastupnika u upravni odbor Dioničarskog društva mjesne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala. Navedeno društvo obvezalo se na to da će kamen i šljunak za gradnju i uzdržavanje zemaljskih i općinskih cesta otpremati uz iste tarifne cijene koje su postojale za Kr. ug. državne željeznice. Ovo stoga jer je odobrenje doprinosa od strane Kr. zemaljske vlade bilo vezano na ovo očitovanje.[46]

Godine 1901. za vrijeme gradnje vicinalne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala izgrađena je od strane željezničkog društva prilazna cesta od kolodvora "Savska obala" kod Županje do savskog prijevoza skelom prema Orašju (Bosna).[47] Bila je duga 750 metara. Godine 1909. izgrađena je u voj-

[42] "Željeznica Vinkovci-Županje", *NN*, br. 218 (23. rujna 1901), 5.

[43] HR-HDA-757, II. Kivonat a magyar szent korona országaiban megépült, valamint építés alatt álló helyi érdekü vasutak engedélyokirataiból, str. 6-7, kut. br. 3.

[44] "Novi brzojavni uredi", *NN*, br. 227 (3. listopada 1901), 5.

[45] U izvješću se navodi da je pruga predana prometu 28. rujna 1901.

[46] *Izvještaj o poslovanju Upravnog odbora i o stanju uprave županije Sriemske za upravnu godinu 1901.* (Vukovar, 1902), 107, 379-380.

[47] Prigodom naknadnog političkog ophoda vicinalne željeznice Vinkovci-Županja koji je održan 13. svibnja 1901. ustanovljeno je da prilaznu cestu postaje Županja-Savska obala

ničke svrhe na zemaljski teret cesta koja je u duljini od 2820 metara vodila od Županje, prelazila je preko željezničke pruge te se zaustavila u neposrednoj blizini kolodvora "Savska obala". Treći dio ceste, koji je u duljini od 450 metara spojio prve dvije ceste, dale su 1909. godine, također u vojničke svrhe, sagraditi Kr. ug. državne željeznice. Tako je iz Županje vodila cesta do samog prijelaza preko rijeke Save. Treba napomenuti da u početku dio ceste u vlasništvu Kr. ug. državnih željeznica nije bio za javnu upotrebu, odnosno javni promet. Željeznička uprava to nije dopustila dok se općina ne obveže na uzdržavanje cijelog cestovnog poteza do savskog prijevoza u Orašje. Razlog je bio taj što željeznička društva temeljem naredbe kr. ug. ministra trgovine br. 72328/1901. od 25. siječnja 1902. nisu bila dužna uzdržavati željezničke prilazne ceste. Zastupnici željeznice zahtijevali su još i da se napravi ograda između ceste i tračnica pa su prijetili da će, ukoliko se to ne napravi, zatvoriti put i time onemogućiti pristup do prijevozne skele na savskoj obali. Zbog toga je Kr. županijska oblast u Vukovaru provela raspravu u svrhu osiguranja sredstava za uzdržavanje cijelog cestovnog poteza od Županje do savske obale. Općina Županja bila je voljna preuzeti sve radnje u vezi s uzdržavanjem te ceste, uz uvjet da se potrebni šljunak za tu svrhu nabavi na zemaljski trošak. Budući da se navedena cesta smatrala nastavkom i sastavnim dijelom zemaljske ceste Vinkovci-Cerna-Županja, zamoljena je Kr. zemaljska vlada u Zagrebu da dozvoli nabavku šljunka na zemaljski trošak. Kr. ug. ministar trgovine obavijestio je 23. rujna 1912. Slavka Cuvaja, kr. povjerenika Kraljevina Hrvatske, Slavonije i Dalmacije u Zagrebu da je za navedeni problem nadležnosti nad prilaznim cestama najbolje rješenje da se navedena cesta koja se nalazila na željezničkom zemljištu pravomoćnom odlukom prebaci u mrežu javnih cesta. Na taj način bi se cijeli cestovni potez od Županje do savskog prijevoza uzdržavao kao javna cesta. To je riješeno tek 11. siječnja 1914. odlukom Kr. županijske oblasti u Vukovaru kojom se za uzdržavanje ceste koja se nalazila na željezničkom zemljištu određuje općina Županja, ali tek nakon što se površina istoga gruntovno prenese na nju kao javno dobro. Ogradu između puta i željezničke pruge nije trebalo postaviti jer su kolni promet na cesti i promet na željeznici bili vrlo slabi.[48]

Poslovanje Dioničarskog društva mjesne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala

Dana 6. srpnja 1901. održana je sjednica ravnateljstva vicinalne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala. Na sjednici su bili nazočni sljede-

od kolodvora do savske obale preko obrambenih nasipa ima sagraditi željeznica. Vidi HR-HDA-79, sv. VIII-3, kor. br. 10201/1915., ur. br. 65931/1912., kut. br. 4390.

[48] HR-HDA-79, sv. VIII-3, kor. br. 10201/1915., ur. br. 37078/1909., ur. br. 38052/1910., 65931/1912., 3826/1914., kut. br. 4390.

ći članovi ravnateljstva: Đuro Đurković, Edo Niemčić, Đuro Augustin, dr. Mišo Anastasijević, Pavao Kovács, Milan Maslek, Antun Šajnović, Miroslav Schoch, Andrija Szűts, Albin Tietze i Josip Weinberger. Sjednici je nazočio i željeznički nadzornik Julijo Poleschenszky. Kr. ug. ministar trgovine za svoga predstavnika u ravnateljstvo designirao je Andriju Szűtsa, ministerijalnog pomoćnog tajnika. Na sjednici je ustanovljen i Poslovni red ravnateljstva i egzekutivnoga odbora vicinalne željeznice, te je rečeno da se poslovna uprava željeznice privremeno povjerava građevnom poduzetništvu tvrtki Gfrerer, Schoch i Grossmann. Članovi ravnateljstva očekivali su živahan promet osoba i prtljage iz Bosne i na savskoj obali.[49]

Do kraja 1901. na prugama društva prevezeno je 9.666 putnika (12 putnika 1. razreda, 964 putnika 2. razreda, 8.031 putnik 3. razreda i 659 vojnih osoba) i 2.500 tona tereta. Od toga je na stanici Cerna prevezeno 1.382 putnika i 20 tona tereta, na stanici Gradište 1.514 putnika i 23 tone tereta, na stanici Rokovci-Andrijaševci 915 putnika i 26 tona tereta, na stanici Vinkovci 3.253 putnika i 140 tona tereta, na stanici Županja-Savska obala 250 putnika i 59 tona tereta i na stanici Županja 2.353 putnika i 2.232 tone tereta. Prihod od prijevoza putnika iznosio je 6.367,19 kruna, dok je prihod od prijevoza tereta iznosio 6.346,57 kruna.[50]

Prema *Statističkom godišnjaku zemalja ugarske krune*, godine 1905. sveukupna građevna duljina željeznice Vinkovci-Županja-ušće Save iznosila je 33 km. Upotrijebljena uložna glavnica iznosila je 2.782.000 kruna. Na pruzi je bilo 5 postaja i 1 stanica.[51]

Dionički kapital i dobitak mjesne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala u periodu 1901-1906. iznosili su:[52]

[49] HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 52260/1907., Zapisnik sa sjednice ravnateljstva vicinalne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala od 6. srpnja 1901., kut. br. 3339.

[50] HR-HDA-757, Geschäftsbericht der Vinkovce-Županje-Saveufer Localeisenbahn Actien Gesellschaft, 1901., kut. br. 2.

[51] *Statistički godišnjak zemalja ugarske krune, 1905*. (Budimpešta, 1907), 240. Podatci *Statističkog godišnjaka Kraljevina Hrvatske i Slavonije* iz iste godine donekle se razlikuju. Vicinalna željeznica Vinkovci-Županja-Savska obala imala je 32,977 km građevne duljine na kojoj je bilo 7 postaja. Vidi *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1905*., I. (Zagreb, 1913), 653.

[52] *Mihók´scher Ungarischer Compass, 1902.-1903., II. Theil:* 474; *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1904*., Band II: 1007; *Mihók´scher Ungarischer Compass, 1905.-1906., II. Theil:* 525; *Mihók´scher Ungarischer Compass, 1906.-1907., II. Theil:* 577; *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907*., Band II: 1166-1167; *Mihók´scher Ungarischer Compass, 1907.-1908., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Genossenschaften, Assecuranzen, Industrie u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finazen*, XXXV. Jahrgang (Budapest, 1908), 720.

Datum	Dionička glavnica	Čisti dobitak
31. prosinca 1901.	2.780.800 kruna	6.857 kruna
31. prosinca 1902.	2.780.800 kruna	55.402 kruna
31. prosinca 1904.	2.780.800 kruna	45.245 kruna
31. prosinca 1905.	2.780.800 kruna	51.168 kruna[53]
31. prosinca 1906.[54]	–	61.675 kruna

Pogledajmo za usporedbu dionički kapital i dobitak nekih drugih dioničarskih društava vicinalnih željeznica na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije za 1905. godinu:[55]

Vicinalna željeznica	Osnivanje društva	Dionička glavnica (u krunama)	Čisti dobitak (u krunama)
Zagreb-Samobor	18. prosinca 1899.	1.372.600	11.601
Čakovec-Zagreb	1885.	12.400.000	82.229
Prva jugozapadna krajiška mjesna željeznica	26. svibnja 1902.	7.069.200	116.375
Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs	1893.	9.634.400	324.383
Lonjskopoljska željeznica	1896.	9.940.000	223.051
Ruma-Klenak	1901.	2.620.400	67.481
Ruma-Vrdnik	1889.	1.200.000	36.343
Slavonsko-podravska željeznica	1899.	3.473.200	96.208
Slavonska vicinalna željeznica	1892.	13.813.200	395.970
Szt. Lörincz-Slatina-Našice	1894.	9.928.800	326.141
Vinkovci-Brčko	1886.	4.958.800	167.065
Varaždin-Golubovec	1888.	3.180.000	42.022

[53] U austrijskom shematizmu navodi se da je čisti dobitak za 1905. godinu iznosio 51.169 kruna, dok se u mađarskom shematizmu spominje 51.168 kruna. Vidi *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907.*, Band II: 1166-1167; *Mihók´scher Ungarischer Compass, 1906.-1907., II. Theil:* 577.

[54] Krajem 1906. Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala i Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje udružili su se u novo društvo pod novom nazivom Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica. Podaci o čistom dobitku kod novoosnovanog društva za 1906. godinu prikazani su odvojeno za svako društvo. Tako je željeznica Vinkovci-Županja-Savska obala imala čisti dobitak od 61.675 kruna, a željeznica Osijek-Đakovo-Vrpolje dobitak od 162.505 kruna. Vidi *Mihók´scher Ungarischer Compass, 1907.-1908., II. Theil*: 720.

[55] *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907.*, Band II: 1091, 1105-1107, 1112, 1127-1129, 1143-1146, 1154-1155, 1166-1167. Godine 1905. Dioničarsko društvo slavonsko-podravske željeznice imalo je svoje sjedište u Nagykanizsi, Dioničarsko društvo rumsko-vrdničke lokalne željeznice imalo je sjedište u Zagrebu, dok su ostala navedena dioničarska društva imala sjedište u Budimpešti.

Prema objavljenim državnim statističkim podacima, željeznica Vinkovci-Županja-Savska obala imala je u periodu 1902-1906. sljedeće eksploatacijske rezultate (zaokruženo na cijele brojeve):[56]

Godina	**Broj prevezenih putnika**	**Prevaljeni putnički kilometri (pkm)**[57]	**Otpremljeno robe (dobara) u tonama**	**Prevaljeni tonski kilometri (tkm)**[58]
1902.	43.000	802.000	33.000	890.000
1903.	46.000	869.000	20.000	530.000
1904.	48.000	900.000	29.000	741.000
1905.	58.000	1.077.000	29.000	779.000
1906.	73.000	1.363.000	37.000	990.000

Usporedimo li, kao primjer, podatke iz 1906. godine s rezultatima nekih drugih vicinalnih željeznica iz iste godine, dobijemo sljedeće pokazatelje (zaokruženo na cijele brojeve):[59]

Vicinalna željeznica	**Broj prevezenih putnika**	**Prevaljeni putnički kilometri (pkm)**	**Otpremljeno robe (dobara) u tonama**	**Prevaljeni tonski kilometri (tkm)**
Osijek-Đakovo-Vrpolje	211.000	4.465.000	85.000	1.983.000
Slavonska vicinalna željeznica	393.000	10.275.000	308.000	14.208.000
Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs	373.000	8.267.000	173.000	4.702.000
Szt. Lörincz-Slatina-Našice	370.000	7.507.000	274.000	8.691.000
Lonjskopoljska željeznica	290.000	7.926.000	116.000	5.105.000
Barcs-Pakrac	254.000	6.676.000	244.000	12.267.000
Zagreb-Samobor	190.000	2.516.000	11.000	219.000
Vinkovci-Brčko	105.000	2.962.000	125.000	4.327.000
Varaždin-Golubovec	105.000	1.752.000	118.000	2.677.000

[56] *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1905.*, I: 654-655 i *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1906-1910.*, II. (Zagreb, 1917), 479-480.

[57] Putnički kilometar jest mjerna jedinica koja izražava prijevoz jednog putnika na udaljenosti od jednoga kilometra.

[58] Tonski kilometar, oznaka tkm, mjera koja se upotrebljava u prometu tereta koja pokazuje transportni učinak teretnih vozila. Dobiva se kao umnožak mase prevezenog tereta i prevoženih kilometara. Konkretnije, tonski kilometar jest mjerna jedinica koja izražava prijevoz jedne tone robe na udaljenosti od jednoga kilometra.

[59] *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1905.*, I: 654-655 i *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1906-1910.*, II: 479-480. Vidi također Lajnert, "Ustroj i djelovanje Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice", 953.

Ruma-Klenak	98.000	1.884.000	26.000	698.000
Ruma-Vrdnik	19.000	341.000	174.000	2.986.000

Uspoređujući eksploatacijske i financijske pokazatelje vicinalne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala s nekim drugim hrvatsko-slavonskim vicinalnim željeznicama, možemo zaključiti da je po broju prevezenih putnika, otpremljenim teretom, dioničkom glavnicom, a napose čistim dobitkom navedeno dioničarsko društvo bilo među slabijim vicinalnim željeznicama.

Zbog svega navedenog, radi rentabilnosti i isplativosti, odlučeno je da se Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala krajem 1906. godine udruži s nedavno osnovanim Dioničarskim društvom vicinalne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje u novo društvo pod nazivom Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica.[60]

Tako su u trenutku udruživanja, prema nadasve preciznim podacima, navedena društva imala sljedeće pokazatelje: Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala prevezlo je točno 72.993 putnika i 37.007 tona tereta, dok je čisti dobitak iznosio 61.675 kruna. Istovremeno je Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje prevezlo 210.753 putnika i 84.223 tona tereta, dok je čisti dobitak iznosio 162.505 kruna.[61] Tako je novoosnovano društvo udruživanjem potpalo pod značajnije, uspješnije i rentabilnije privatne vicinalne željeznice na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije.

Ukratko o novoosnovanom Dioničarskom društvu sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica i njegovoj likvidaciji

Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala i Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje odlučili su na svojim glavnim skupštinama, održanim 15. listopada 1906. odnosno 10. studenoga 1906., udružiti se u jedno društvo pod novim nazivom: Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica.[62] Kr. ug. ministar trgovine je svojom naredbom br. 431/1907. od 11. veljače 1907. odobrio navedeno udruživanje.[63] Ovo udruživanje bilo je logično i izuzetno praktično, jer su oba dioničarska društva imala iste ciljeve. Jedan od glavnih ciljeva bila je dominacija nad bosanskom trgovinom, te prijenos njenih pro-

[60] HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 52260/1907., ur. br. 65.584/1907., kut. br. 3339.

[61] *Mihók´scher Ungarischer Compass, 1907.-1908., II. Theil*: 720.

[62] U izvornom dokumentu društvo se naziva: Dioničarsko društvo združenih podravskih i posavskih mjesnih željeznica.

[63] HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 52260/1907., ur. br. 65.584/1907., kut. br. 3339.

izvoda na neko hrvatsko tržište, a preko Osijeka[64] i na mađarsko (u Pečuh i dalje). Istovremeno, ti su proizvodi, preko Vinkovaca i Vrpolja, na zapad prevoženi prema Zagrebu, pa dalje u Austriju, a na istok prema Zemunu i dalje ka Srbiji. Nadalje, otpremani su razni poljoprivredni proizvodi uzgojeni u plodnom slavonskom kraju kroz koji su prolazile navedene pruge, te drvna građa iz bogatih, starih hrastovih šuma predviđenih za sječu. Ovdje treba spomenuti općepoznatu činjenicu da je u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji vladao mješoviti sustav vlasništva nad željeznicama, budući da su pored Kr. ug. državnih željeznica postojale još i privatne željeznice (vicinalne željeznice). Tako se novoosnovana vicinalna željeznica u Vinkovcima i Vrpolju spajala na glavnu prugu u vlasništvu Kr. ug. državnih željeznica koja je vodila od Zemuna, preko Rume, Mitrovice, Šida, Broda (spoj s Bosnom), Nove Kapele Batrine, Gradiške, Novske i Sunje do Siska,[65] dok je pruga Sisak-Zagreb-Savski Marof (Zidani Most) bila u vlasništvu Društva južnih željeznica.[66]

S obzirom na to da djelovanju Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica i njegovoj likvidaciji, zbog obimnosti tematike, treba posvetiti zaseban članak, ovdje su ukratko prikazani samo najosnovniji podaci. Novoosnovano Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica imalo je sjedište također u Budimpešti, Alkotmány utcza 8.[67]

Kao što je već rečeno, društvo je osnovano 15. listopada 1906. godine udruživanjem Dioničarskog društva vicinalne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala i Dioničarskog društva vicinalne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje.[68]

---

[64] Da bi se skratio, a samim time i ubrzao prijevoz robe iz Bosne prema Osijeku, i dalje prema Mađarskoj, novoosnovano dioničarsko društvo izgradilo je prugu Vinkovci-Osijek, koja je 16. studenoga 1910. na svečan način otvorena za promet.

[65] Državna pruga od Zemuna do Siska građena je po fazama. Pruga Dalj-Vinkovci-Brod otvorena je za promet 23. studenoga 1878. (u početku samo za vojničke svrhe), pruga Sisak-Sunja-Dobrljin 10. travnja 1882., pruge Inđija-Mitrovica i Novi Sad-Zemun 10. prosinca 1883., pruga Zemun-Savski most-Beograd 15. rujna 1884., pruga Sunja-Nova Gradiška 10. siječnja 1888., pruga Nova Gradiška-Brod 18. rujna 1889., a pruga Mitrovica-Vinkovci 7. listopada 1891. Vidi Lajnert, "Ustroj i djelovanje Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice", 936.

[66] Općenito o Društvu južnih željeznica, najvećem i najmoćnijem željezničkom dioničarskom društvu u Austro-Ugarskoj Monarhiji vidi: Josip Gorničić-Brdovački, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine: građenje, organizacija i financijalni odnosi*, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, knjiga 3 (Zagreb, 1952), 167-177; Siniša Lajnert, "Društvo južnih željeznica / Društvo željeznica Dunav-Sava-Jadran", *Željeznice 21* 20 (2021), br. 3, 51-53.

[67] *Mihók´scher Ungarischer Compass, 1907.-1908., II. Theil*: 720.

[68] *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslavien-Ungarn, 1923.*, LVI., Band III. (Zagreb und Budapest, 1923), 557.

Na dan 31. prosinca 1906. dionički kapital novoosnovanog društva iznosio je 7.368.600 kruna. Ravnateljstvo društva bilo je sljedeće: Đuro Đurković (predsjednik) te članovi Pavao Kovacs, Milan Maslek, Josip Weinberger, Mišo Anastasijević, Andrija Szűts, Marijan Mihaljković, Đuro Augustin, Mór Büchler, Vladimir Ehrenhöfer, Miksa Fischer, Nikola Gfrerer, Szilárd Graff, Vilim Grossmann, Gyula Pfeiffer, dr. Miksa Planer, Nikola Atanasije Plavšić, Julijo Poleschenszky, dr. Antal Schwartzmayer, Miroslav Schoch, Julijo Stanisavljević, Pál Szécsi i Antal Žaviška. Članovi nadzornog odbora bili su: Géza Biró, Béla Fényes, Árpád Gorove, Sándor Popovics i Albert Vajda.[69]

Iduće godine, točnije na dan 31. prosinca 1907., novoosnovano društvo imalo je sjedište na istoj lokaciji, poslovalo je s istim dioničkim kapitalom, ali s donekle izmijenjenim članovima uprave. Tako je ravnateljstvo društva bilo sljedeće: grof Márk Pejacsevich (predsjednik) te članovi Pavao Kovacs, Milan Maslek, Josip Weinberger, Mišo Anastasijević, Andrija Szűts, Marijan Mihaljković, Đuro Augustin, Milán Smrekar, István Kenfelj, Vladimir Ehrenhöfer, Miksa Fischer, Nikola Gfrerer, Szilárd Graff, Vilim Grossmann, Gyula Pfeiffer, dr. Miksa Planer, Nikola Atanasije Plavšić, Julijo Poleschenszky, dr. Antal Schwartzmayer, Miroslav Schoch, Julijo Stanisavljević, Pál Szécsi, Zvonimir Zepić i Gyula Höcker. Članovi nadzornog odbora bili su: Géza Biró, Arnold Winter, Árpád Gorove, Sándor Popovics i Albert Vajda. Čisti dobitak iznosio je 240.859 kruna.[70] Za usporedbu, dionički kapital i dobitak nekih drugih dioničarskih društava vicinalnih željeznica na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije za 1907. godinu iznosio je:[71]

[69] *Mihók´scher Ungarischer Compass, 1907.-1908., II. Theil*: 720. Godine 1906. u stvari je pisalo: György Gyurkovits (predsjednik), te članovi: Pál Kovács, Mihály Masak, József Weinberger, Miso Anastosijević, Andor Szűts, Marian Mihaljkovic, György Augustin, Mór Büchler, Aladár Ehrenhöfer, Miksa Fischer, Miklós Gferer, Szilárd Graff, Vilmos Grossmann, Gyula Pfeiffer, dr. Miksa Planer, Miklós Plavsič, Gyula Poleschenszky, dr. Antal Schwartzmayer, Frigyes Schoch, Julijo Stanisavljevič, Pál Szécsi i Antal Žaviška. Članovi nadzornog odbora bili su: Géza Biró, Béla Fényes, Árpád Gorove, Sándor Popovics i Albert Vajda.

[70] *Mihók´scher Ungarischer Compass, 1908.-1909., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Genossenschaften, Assecuranzen, Industrie u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finazen*, XXXVI. Jahrgang (Budapest, 1909), 781. Godine 1907. u stvari je pisalo: grof Márk Pejacsevich (predsjednik) te članovi: Pál Kovács, Mihály Maslek, József Weinberger, Miso Anastosijević, Andor Szűts, Marian Mihaljkovic, György Augustin, Milán Smrekar, István Kenfelj, Aladár Ehrenhöfer, Miksa Fischer, Miklós Gferer, Szilárd Graff, Vilmos Grossmann, Gyula Pfeiffer, dr. Miksa Planer, Miklós Plavsič, Gyula Poleschenszky, dr. Antal Schwartzmayer, Frigyes Schoch, Julijo Stanisavljevič, Pál Szécsi, Zvonimir Zepič i Gyula Höcker. Članovi nadzornog odbora bili su: Géza Biró, Arnold Winter, Árpád Gorove, Sándor Popovics i Albert Vajda.

[71] *Isto*, str. 776-777, 781, 795-796, 810, 816, 818, 824-826, 837-838.

Vicinalna željeznica	**Dionička glavnica (u krunama)**	**Čisti dobitak (u krunama)**
Čakovec-Zagreb	12.400.000	77.364
Prva jugozapadna krajiška mjesna željeznica	12.678.200	175.060
Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs	9.634.400	346.238
Lonjsko-poljska željeznica	9.940.000	218.693
Ruma-Klenak	2.620.400	67.333
Szt. Lörincz-Slatina-Našice	10.199.200	373.302
Slavonska vicinalna željeznica	13.813.200	443.884
Varaždin-Golubovec	3.580.000	43.601
Vinkovci-Brčko	4.958.800	168.988
Zagreb-Samobor	1.372.600	13.945
Slavonsko-podravska željeznica	7.120.800	190.035

Usporedimo li eksploatacijske rezultate Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica s rezultatima nekih drugih vicinalnih željeznica iz 1907. godine, dobijemo sljedeće pokazatelje (zaokruženo na cijele brojeve):[72]

Vicinalna željeznica	**Broj prevezenih putnika**	**Prevaljeni putnički kilometri (pkm)**	**Otpremljeno robe (dobara) u tonama**	**Prevaljeni tonski kilometri (tkm)**
Sjedinjene podravsko-posavske vicinalne željeznice	288.000	5.869.000	132.000	2.769.000
Vinkovci-Brčko	105.000	2.904.000	119.000	4.129.000
Varaždin-Golubovec	106.000	1.799.000	113.000	2.975.000
Slavonska vicinalna željeznica	425.000	11.034.000	309.000	14.362.000
Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs	387.000	8.371.000	171.000	5.136.000
Szt. Lörincz-Slatina-Našice	408.000	8.172.000	316.000	10.518.000
Lonjskopoljska željeznica	282.000	7.804.000	129.000	5.521.000
Ruma-Klenak	96.000	1.847.000	21.000	598.000
Barcs-Pakrac	249.000	6.569.000	284.000	14.261.000
Zagreb-Samobor	198.000	2.475.000	10.000	196.000
Slavonsko-podravska željeznica	132.000	3.669.000	362.000	13.136.000

72 *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1906-1910*., II: 479-480. U službenoj državnoj statistici, željeznica se naziva Sj. drav.-savska željeznica.

Pruge društva bile su sljedeće: Vinkovci-Županja-Savska obala (33,4 km) puštena u promet 30. rujna 1901., Osijek-Đakovo-Vrpolje (47,7 km) puštena u promet 11. rujna 1905.,[73] Osijek-dravska obala (2,8 km) puštena u promet 15. svibnja 1907.[74] i Vinkovci-Gaboš-Osijek (33,6 km) puštena u promet 16. studenoga 1910.[75] Time je konačno Osijek uistinu postao željezničkim čvorom.[76] Pruge novoosnovanog dioničarskog društva u početku su potpadale pod nadležnost Prometne uprave Kr. ug. državnih željeznica u Segedinu (Szeged). Od 1915. pruge društva nalazile su se u nadležnosti novoosnovane Prometne uprave u Pečuhu (Pécs). Tako je bilo sve do 1918.[77]

Interesantno je spomenuti da je, prema mišljenju Kr. županijske oblasti u Vukovaru od 11. siječnja 1914., promet na željeznici kod Županje prema savskoj obali i dalje bio vrlo slab.[78]

---

[73] "Pismo iz Osieka", *NN*, br. 208 (12. rujna 1905), 4-5. Također vidi i: Bijelić, *Đakovo u prijedlozima i projektima*, 62. Neki autori navode da je pruga Osijek-Đakovo-Vrpolje otvorena za promet 19. listopada 1905. Vidi: Stehlik, "Postanak i razvitak", 84.

[74] HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 5274/1907., kut. br. 3337; *Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u eksploataciji Ministarstva saobraćaja za godinu 1924. sa uporednim podacima za godine 1923. i 1922.* (Sarajevo, 1927), 10. Neki autori pogrešno navode da je pruga Osijek-dravska obala potpadala pod društvo Slavonske vicinalne željeznice. Vidi: Stehlik, "Postanak i razvitak", 84, 87.

[75] Vicinalna pruga Osijek-Vinkovci (33 km) svečano je otvorena za promet 16. studenoga 1910., a 17. studenoga predana je javnom prometu. Vidi "Otvorenje željezničke pruge Osiek-Vinkovci", *NN*, br. 263 (16. studenoga 1910), 3. Neki autori navode da je pruga Vinkovci-Gaboš-Osijek otvorena za promet 23. studenoga 1910. Vidi: Stehlik, "Postanak i razvitak", 85. Prema službenoj mađarskoj željezničkoj statistici, pruga Osijek-Vinkovci (33 km) otvorena je za promet 24. studenoga 1910. Vidi HR-HDA-757, Vasuthálózat évenkinti fejlődése 1905.-1913., I., 1. térképpel, str. 10-11, kut. br. 3. Datum 24. studenoga 1910. kao datum otvorenja pruge Osijek-Vinkovci spominje se i u Izvještaju o poslovanju društva za godinu 1910., HR-HDA-757, A Dráva-szávavidéki egyesült helyi érdekü vasutak részvénytársaság, V. évi üzleti jelentése 1910. (V. Geschäftsbericht der aktiengesellschaft der vereinigten localeisenbahnen des Drau-Save gebietes), Budapest, 1911., kut. br. 3.

[76] Ljiljana Dobrovšak, "Zaposlenici na željeznicama u Hrvatskoj 1903. godine", *Časopis za suvremenu povijest* 40 (2008), br. 2: 494.

[77] *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1914.* (Zagreb, 1914), 188-189; *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1916.* (Zagreb, 1916), 196-197; *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1917.* (Zagreb, 1917), 141; *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1918.* (Zagreb, 1918), 148-150; Siniša Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas* (Zagreb, 2003), 38-39; Branko Vujasinović, *Upravno i poslovodno osoblje na željeznicama u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji do 1918.* (Zagreb, 2007), 310-311, 325, 339-340, 354-355, 369-370.

[78] HR-HDA-79, sv. VIII-3, kor. br. 10201/1915., ur. br. 3826/1914., kut. br. 4390.

U Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca / Jugoslaviji sjedište društva prvotno je 1921. godine prebačeno iz Budimpešte u Zagreb, da bi nakon toga bilo premješteno u Beograd.[79]

Na samom početku pruge društva bile su u eksploataciji Direkcije državnih željeznica u Zagrebu.[80] Već 1923. godine pruge društva: Osijek-Vinkovci, Vinkovci-Županja-Sava i Osijek-Strizivojna Vrpolje potpale su pod nadležnost Direkcije državnih željeznica u Subotici, dok je pruga Osijek-dravska obala ostala pod ingerencijom Direkcije državnih željeznica u Zagrebu.[81] Nakon nekog vremena ponovo dolazi do promjene nadležnosti, tako da u ingerenciji subotičke direkcije ostaju pruge Osijek-Vinkovci i Vinkovci-Županja-Sava, dok pod zagrebačku direkciju potpadaju pruge Osijek-Strizivojna Vrpolje i Osijek-dravska obala.[82]

U Kraljevini Jugoslaviji država kreće u otkup pruga dioničarskih društava vicinalnih željeznica koje su se nalazile na njezinom teritoriju, a nakon toga ta društva podvrgava likvidaciji. Tako je, poslije dugogodišnjih pregovora, Kraljevina Jugoslavija 7. veljače 1931. zaključila sporazum o otkupu pruga s najvećom grupom od 24 mađarska društva vicinalnih željeznica,[83] čija

---

[79] *Compass Finanzielles Jahrbuch Tschechoslovakei-Jugoslavien, 1922.*, LV., Band II. (Wien, 1922), 1394; *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslavien-Ungarn, 1923.*, LVI., Band III: 557; *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslavien-Ungarn, 1925.*, LVIII., Band III. (Zagreb, 1925), 700-701; *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslavien, 1929.*, LXII. (Wien, 1929), 674.

[80] *Almanah Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, 1921.-1922., svezak I., dio I., II., III.*, ur. Viktor Manakin (Zagreb), 226, II.-5.

[81] *Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u eksploataciji Ministarstva saobraćaja za godinu 1924.*, 10-11, 20-21.

[82] *Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1933. sa uporednim podacima za godinu 1932.* (Subotica, 1934), 5, 8; *Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1936. sa uporednim podacima za godinu 1935.*, knjiga I. (Subotica, 1936), 34, 38; *Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1937. sa uporednim podacima za godinu 1936., knjiga I.* (Subotica, 1937), 44, 48.

[83] Riječ je o sljedeća 24 društva vicinalnih željeznica: Bačko-bodroške županijske ujedinjene vicinalne željeznice, Čantavirska vicinalna željeznica, Vicinalna željeznica Vinkovci-Brčko, Vicinalna željeznica Vršac-Kovin, Vicinalna željeznica Subotica-Bogojevo-Palanka, Podravsko-posavske sjedinjene vicinalne željeznice, Vicinalna željeznica Sombor-Stari Bečej, Vicinalne željeznice Južnog Podunavlja, Vicinalna željeznica Petrovaradin-Beočin, Prekodunavska (Zapadnougarska) vicinalna željeznica, Vicinalna željeznica Zabok-Stubica, Podravska vicinalna željeznica, Vicinalna željeznica Segedin-Velika Kikinda-Veliki Bečkerek, Vicinalna željeznica Baja-Bezdan-Sombor-Apatin-Sonta, Vicinalna željeznica Velika Kikinda-Arad, Mađarska jugoistočna vicinalna željeznica, Vicinalna željeznica Žebelj-Čakovo-Boka, Vicinalna željeznica Halaš-Bačalmaš-Riđica, Vicinalna željeznica Pécs-Donji Miholjac, Lonjsko-poljska vicinalna željeznica, Slavonska vicinalna željeznica, Vicinalna željeznica Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barč, Dunavsko-savska vicinalna željeznica i Vicinalna željeznica Ruma-Klenak. Od 24 navedena društva, kod osam njih sa sjedištem u Beogradu definitivno je provedena likvidacija društava, ali prijenos vlasništva na prugama u Centralnoj gruntovnici željeznica i kanala u Novom Sadu uslijed izbijanja 2. svjetskog rata nije izvršen. Među tih

je cjelokupna dužina pruga iznosila oko 1.780 km. Između željezničkih pruga bivših mađarskih dioničarskih društava vicinalnih željeznica otkupljenih navedenim sporazumom bile su i Podravsko-posavske sjedinjene vicinalne željeznice s prugama (sveukupna građevinska duljina 114,108 km): Osijek-Vinkovci (32,847 km), Vinkovci-Županja-Sava (32,880 km), Osijek-Strizivojna Vrpolje (46,380 km) i Osijek-dravska obala (2,001 km).[84]

S obzirom na to da je prestao razlog postojanja Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica, na izvanrednoj glavnoj skupštini dioničara održanoj 10. svibnja 1932. u 11 sati prije podne u Beogradu u zgradi Ministarstva saobraćaja odlučena je njegova likvidacija.[85] Beogradski trgovački sud objavio je u službenim novinama likvidaciju društva tek 17. srpnja 1933.[86]

Odluku o završetku likvidacije Dioničarskog društva podravsko-posavskih sjedinjenih lokalnih željeznica donijela je izvanredna skupština dioničara na sjednici održanoj 21. prosinca 1937. u 11 sati prije podne u Beogradu u zgradi Ministarstva saobraćaja.[87] Trgovački sud u Beogradu objavio je tek 16. veljače 1940. da je završena likvidacija D. d. podravsko-posavskih sjedinjenih lokalnih željeznica, na taj način što je ustupljena sva društvena imovina državi Kraljevini Jugoslaviji za njena potraživanja. Ova likvidacija je prijavljena kod ovog suda 8. svibnja 1933., a kao što je već rečeno, objavljena je u *Službenim novinama* br. 196 od 30. kolovoza 1933. Likvidacija je odobrena od strane izvanredne skupštine dioničara, koja je održana 21. prosinca 1937., kao i od strane Ministarstva trgovine i industrije, koje je odobrilo rad ove skupštine odlukom br. 48688-K-37 od 8. veljače 1938. Na temelju izrečenoga, sud je objavio da je D. d. podravsko-posavskih sjedinjenih lokalnih željeznica izbrisano iz upisnika

osam željeznica bile su i Podravsko-posavske sjedinjene vicinalne željeznice. Za ova vicinalna društva bio je uoči 2. svjetskog rata otvoren kod Okružnog suda u Novom Sadu postupak za upis vlasništva na ime državnog erara aktom G. D. br. 143/1941., koji je zaveden kod spomenutog suda pod Želj.R. Z. 71/1941. Okružni sud pismom Želj.R. Z. 71/1941. od 12. ožujka 1941. tražio je da mu se dostavi polazna i završna stanica za otkupljene željezničke pruge i da mu se predlože originalni zapisnici glavnih skupština s odlukama o pravu prijenosa vlasništva. Vidi: Siniša Lajnert, *Povijest željeznica u Hrvatskom zagorju* (Zagreb, 2020), 177-179; Siniša Lajnert, "Dioničko društvo vicinalne željeznice Petrovaradin-Beočin (1907-1932)", *Arheon: časopis Arhiva Vojvodine* 1 (2018), 190-191.

[84] Lajnert, *Povijest željeznica u Hrvatskom zagorju*, 177.

[85] "Poziv Upravnog odbora Dioničarskog društva podravsko-posavskih sjedinjenih lokalnih željeznica od 22. travnja 1932. na izvanrednu skupštinu dioničara na dan 10. svibnja 1932.", *NN*, br. 96 (25. travnja 1932), 8.

[86] Prilikom upisa likvidacije, Beogradski trgovački sud pogrešno upisuje društvo pod nazivom: D. d. Podunavsko-posavske sjedinjene lokalne željeznice. Vidi: "Sudski oglasi Beogradskog trgovačkog suda. Poziv poveriocima.", *Službene novine Kraljevine Jugoslavije* (Beograd) (dalje: *Sl. novine*), br. 196 (30. kolovoza 1933), 7-8.

[87] "Društva i zborovi", *Sl. novine*, br. 266 (22. studenoga 1937.), 8.

dioničkih društava, koji se vodio kod ovoga suda. Knjige za posljednjih deset godina nisu nigdje položene, jer društvo iste nije niti imalo.[88]

Zaključak

Pruga Vinkovci-Županja-Savska obala u vlasništvu Dioničarskog društva mjesne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala, kao i sve vicinalne željeznice, građena je i eksploatirana prvenstveno s ciljem ekonomskih probitaka, odnosno zadovoljavanja gospodarsko-prometnih potreba krajeva kroz koje je prolazila. Najveći razvoj željezničke mreže na prostoru Hrvatske i Slavonije, a šire i na cijelom ugarskom dijelu Austro-ugarske Monarhije, dogodio se tek nakon što je država *Zakonskim člankom o željeznicah mjestnog interesa* iz 1880. te njegovom nadopunom iz 1888. omogućila privatnom kapitalu da gradi i eksploatira pruge lokalnog (mjesnog) značaja, tzv. vicinalne pruge. Država je izgradnju i eksploataciju takvih pruga ozakonila te izdala koncesije uz odgovarajuće uvjete. Odgovarajući zakon i pripadajuću koncesiju za prugu Vinkovci-Županja-Savska obala država je izdala krajem 1900. godine. Iako se ovdje stječe dojam neke liberalizacije, mađarska je država strogo iz jednog centra nadzirala takva privatna dioničarska željeznička društva. Navedena pruga gradila se znatnim hrvatskim doprinosima, ali i mađarskim kapitalom, koji je i kroz željeznicu tražio način za dominaciju nad Hrvatskom i Slavonijom. Odmah nakon izgradnje koncesionar je rukovanje koncesioniranom željeznicom prenosio na državu, odnosno na Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica. Bez obzira na to što se pruga u vlasništvu Dioničarskog društva mjesne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala nalazila na hrvatskom teritoriju, njegovo se sjedište, baš kao i kod većine vicinalnih željeznica u Hrvatskoj i Slavoniji, nalazilo u Budimpešti. Također, službeni poslovni jezik društva bio je isključivo mađarski. Ustroj i poslovanje dioničarskih društava u ugarskom dijelu Monarhije regulirao je *Trgovački zakon* iz 1875. Poslove dioničarskih društava pa i Dioničarskog društva mjesne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala obavljali su glavna skupština dioničara, ravnateljstvo i nadzorni odbor. Kr. ug. ministru trgovine, koji se nalazio u Budimpešti, dano je pravo da po svojem izaslaniku pregledava i kontrolira poslovodstvo i upravu navedene željeznice. Iako je Dioničarsko društvo mjesne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala poslovalo s financijskim dobitkom, po eksploatacijskim i financijskim pokazateljima bilo je među slabijim vicinalnim željeznicama na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije. Budući da je ekonomsko-prometni interes bio glavni razlog izgradnje navedene pruge, odlučeno je da se Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala krajem 1906. godine udruži s nedavno osnovanim Dioni-

[88] "Sudski oglasi Trgovačkog suda u Beogradu. Likvidacija D. d. Podravsko-posavskih sjedinjenih lokalnih željeznica", *Sl. novine*, br. 108 (13. svibnja 1940.), 7.

čarskim društvom vicinalne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje u novo društvo pod nazivom Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica. To se pokazalo kao odličan poslovni potez, jer je nakon toga novoosnovano dioničarsko društvo predstavljalo jednu od značajnijih, uspješnijih i rentabilnijih privatnih vicinalnih željeznica na hrvatsko-slavonskom prostoru.

Summary

THE STRUCTURE AND THE ACTIVITY OF THE VINKOVCI-ŽUPANJA-SAVSKA OBALA LOCAL RAILWAY LTD. IN BUDAPEST (1900-1906)

In the paper the authors outlines from the aspect of the history of institutions the structure and the activity of the Vinkovci-Županja-Savska obala Local Railway Ltd. in the timeframe from its establishment in 1900 to 1906, when together with the Osijek-Đakovo-Vrpolje Vicinal Railway Ltd. was merged into a new stock company entitled The United Podravina-Posavina Vicinal Railways Ltd. As with most vicinal railways, the company's headquarters was in Budapest. The stock company's tasks were performed by: the stockholders' general assembly, headquarters and the inspecting committee. The Vinkovci-Županja-Savska obala railway line was owned by the stock company, but it was exploited i.e. managed by the state. It was put in service on 30 September 1901. One of its main goals was to dominate the Bosnian trade and transfer its products to a Croatian market. Apart from that, various agricultural goods cultivated in the fertile Slavonian area where the aforementioned railway lines went were shipped, as well as timber from rich old oak woods anticipated to be harvested. Even though the company was financially solvent, according to its exploiting and financial indicators it ranked among the weaker vicinal railways in the Kingdom of Croatia and Slavonia. After the merger the newly established stock company was one of the more important, more successful and more profitable vicinal railways in that area.

Key words: Vinkovci-Županja-Savska obala local railway, Osijek-Đakovo-Vrpolje railways, United Podravina-Posavina Vicinal Railways, Austro-Hungarian Monarchy

(Translated by Marijan Bosnar)

Kontakt:
Dr. sc. **Siniša Lajnert**
Hrvatski državni arhiv, Marulićev trg 21, HR-10000 Zagreb
e-mail: slajnert@arhiv.hr
Ivica Halapir
Hrvatski državni arhiv, Marulićev trg 21, HR-10000 Zagreb
e-mail: ihalapir@arhiv.hr

Vijoleta Herman Kaurić

(Hrvatski institut za povijest, Zagreb)

VARLJIVOST OBITELJSKOG SJEĆANJA O PRVOM SVJETSKOM RATU – SLUČAJ TURUDIĆ (POSAVSKI PODGAJCI, SRIJEM)

UDK 355(497.5Srijem)"1914/1918"(091)
DOI 10.22586/ss.22.1.6
Izvorni znanstveni rad
Primljeno: 19. 5. 2021.

U ovom radu cilj je pokazati s kakvim se sve problemima istraživač može susresti tražeći podatke o vojniku poginulom tijekom Prvoga svjetskog rata. Budući da je riječ o običnom vojniku iz sela Posavski Podgajci u Srijemu, koji vrlo vjerojatno nije imao časnički čin, njegov primjer primjenjiv je na pretežiti dio vojnog kontingenta Austro-Ugarske Monarhije široko izvan područja današnje Republike Hrvatske.[1]

Ključne riječi: Prvi svjetski rat, obiteljsko sjećanje, poginuli, Posavski Podgajci, Srijem

Uvod

Koliko malo znamo o članovama vlastitih obitelji, najčešće ni sami nismo svjesni sve dok nas na razmišljanje o prošlosti ne potakne neki (ne)sretni slučaj ili javno obilježavanje obljetnica važnih povijesnih događaja. Tako je bilo proteklih nekoliko godina s Prvim svjetskim ratom, što je svakako jedno od najvećih postignuća te obljetnice.

U Hrvatskoj se tijekom obilježavanja stogodišnjice konačno počelo pričati o sudionicima toga nemiloga događaja, a ne samo o vodećim političarima i njihovim ulogama u stvaranju svijeta nakon rata. Brojni su pojedinci tada po prvi put postali svjesni da su njihovi preci, najčešće djedovi ili pradjedovi,

[1] Ovaj rad nastao je u sklopu istraživačkog projekta *Prvi svjetski rat u kulturi sjećanja. Zaboravljena baština* (IP-2019-04), voditeljice dr. sc. Ljiljane Dobrovšak, koji financira Hrvatska zaklada za znanost (HRZZ).